



รายงานประจำปี 2560
Annual Report 2017



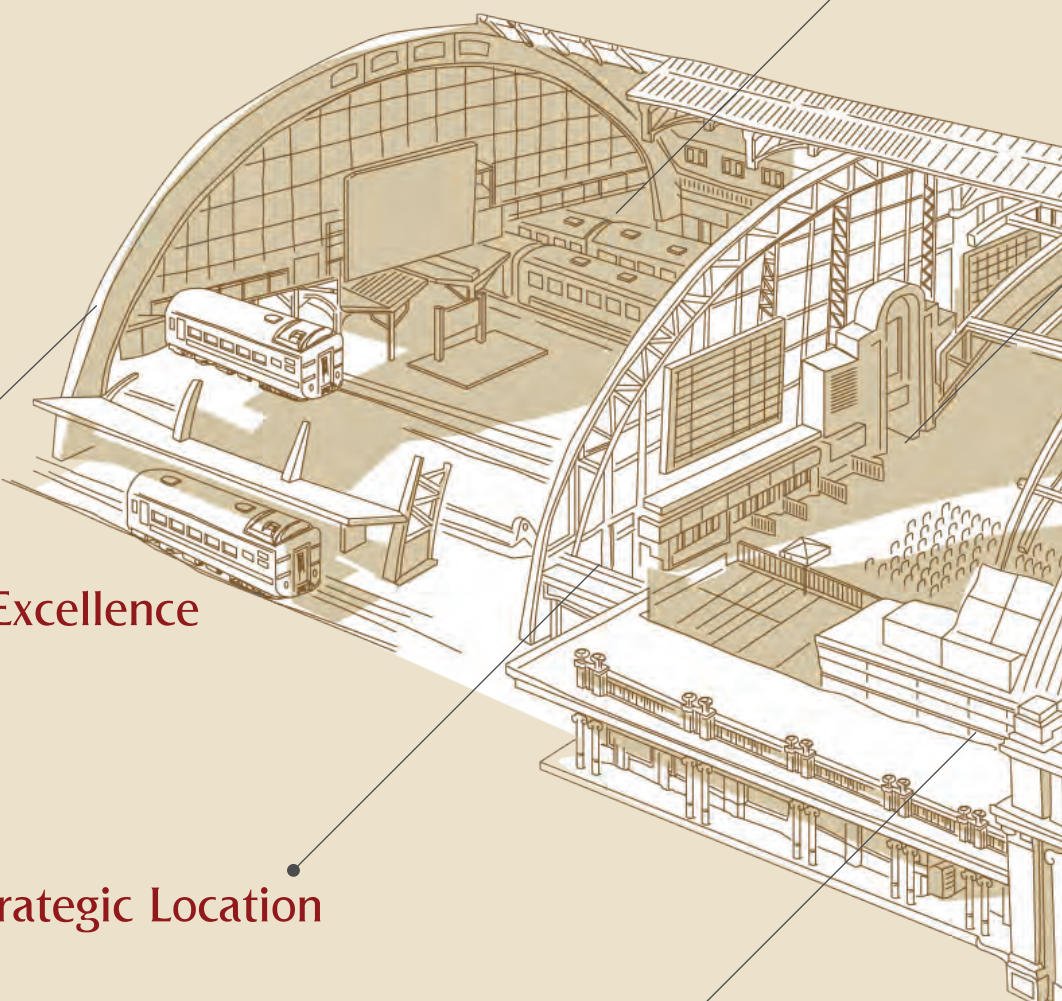
วิสัยทัศน์

ภายใต้แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2560 - 2564 “ยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่ง
ทางรางที่ทันสมัยและการบริหารจัดการที่ดี ส่งเสริมการแข่งขัน
ของประเทศ”

เป้าหมาย

- EBIDA มีการปรับตัวที่ดีขึ้น
- จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 50 ล้านคน ในปี 2564
- สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด
ภายในประเทศ ร้อยละ 4 ในปี 2564
- ความตรงต่อเวลา ร้อยละ 90 ในปี 2564
- ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ร้อยละ 90 ในปี 2564

MORE... SRT OVER THE PAST 120 YEARS,...



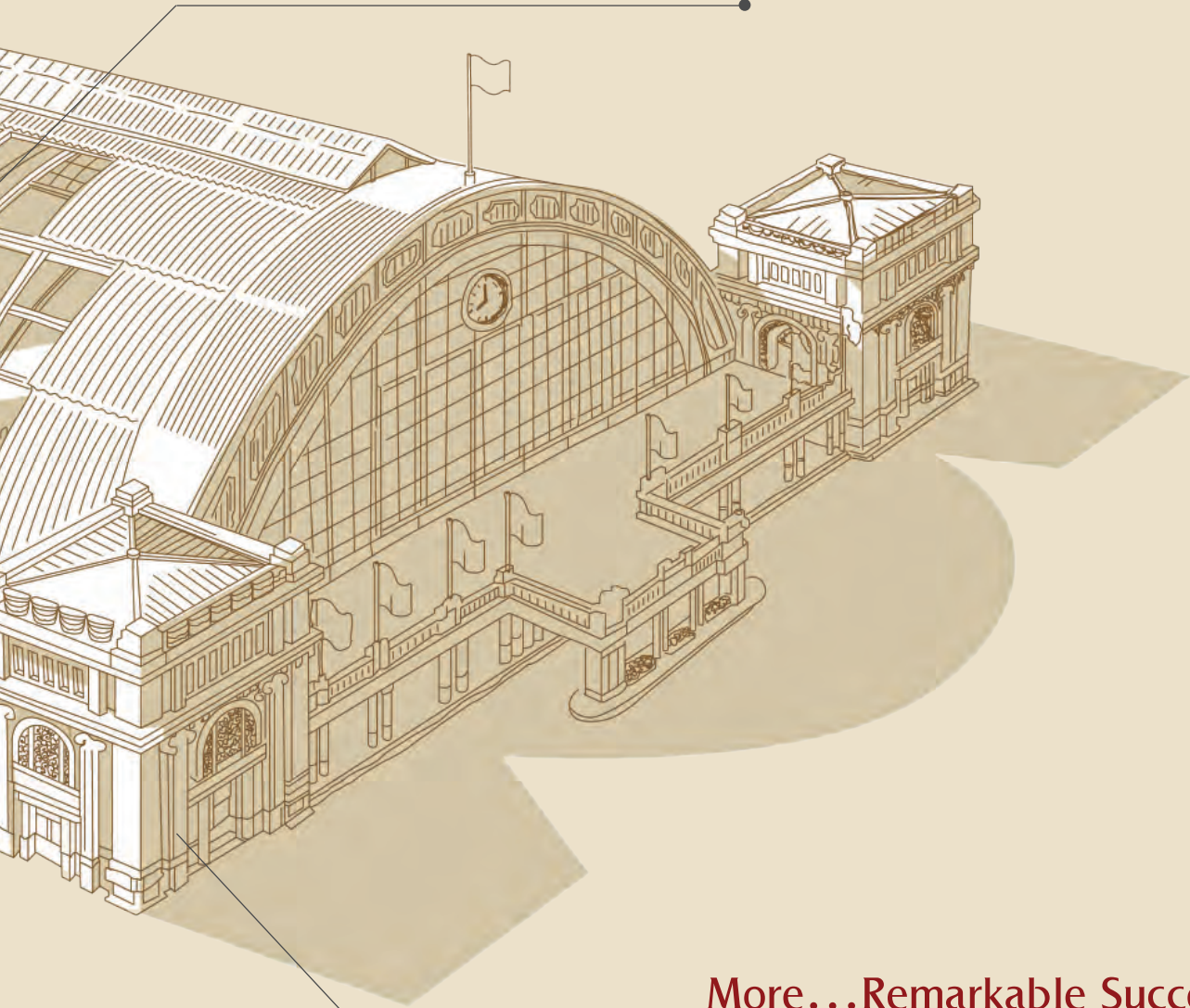
More...Staff Excellence

More...Strategic Location

More...Rewarding Experience

More...Satisfaction

More...Value



More...Remarkable Success



สถานที่ 1

สารผู้ว่าการรถไฟฯ	008
คณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย	010
ประวัติคณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย (1)	012
คำสั่งหัวหน้าคณะ รักษาความสงบแห่งชาติ	020
คณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย (2)	022
ประวัติคณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย	024
คณะผู้บริหารการรถไฟ แห่งประเทศไทย	034

สถานที่ 2

หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ย ประชุมและค่าตอบแทน ให้กับคณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย	059
ตารางสรุปการเข้าประชุม คณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย ประจำปีบัญชี 2560	068
แผนภูมิโครงสร้างองค์กร	070
การควบคุมภายใน	072
การกำกับดูแลกิจการที่ดี	076
การบริหารความเสี่ยง	080
กองการต่างประเทศ สำนักงานผู้ว่าการแห่ง ประเทศไทย	084

สถานที่ 3

จุดเด่นในรอบปี	088
----------------	-----



สถานี 4

กลุ่มยุทธศาสตร์	128
กลุ่มอำนวยการ	159
กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน	165
กลุ่มบริหารรถไฟฟ้า	189
กลุ่มธุรกิจการเดินรถ	192
กลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุง รถจักรและล้อเลื่อน	206
กลุ่มธุรกิจการบริหาร ทรัพยากร	243
กองบังคับการ ตำรวจรถไฟ	273

สถานี 5

ความรับผิดชอบ ต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	281
---	-----

สถานี 6

รายงานของผู้สอบบัญชี และงบการเงิน	289
งบการเงิน	295



“

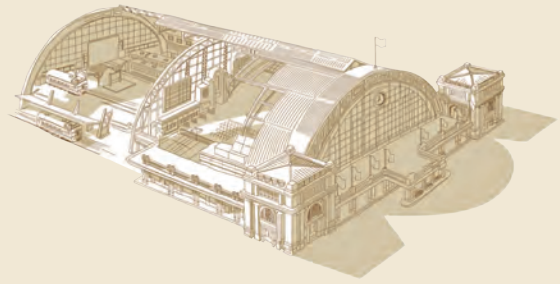
ภายใต้แผนวิสาหกิจ
การรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2560 - 2564
เพื่อยกระดับคุณภาพ
การให้บริการขนส่งทางรางที่ทันสมัย
และการบริหารจัดการที่ดี
ส่งเสริมการแข่งขันของประเทศ

”

สถานีที่ 1

More...Satisfaction

มากกว่าความพึงพอใจ



วันนี้ เราพร้อมจะยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งทางรางที่ทันสมัย พัฒนาศักยภาพของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เติบโตอย่างต่อเนื่องและก้าวขึ้นสู่ความเป็นผู้นำ เพื่อสร้างความพึงพอใจและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกท่าน และประเทศไทย

Today, we are ready to leverage service quality of our modern rail transit, to develop SRT potential toward continuous growth and to become a leader who bring about best satisfaction and benefit to all related parties and Thailand.



สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



ปี 2560 ปีแห่งการต่อยอดการพัฒนา

การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เป็นองค์กรที่มีความสำคัญ อยู่คู่สังคมไทยมายาวนาน และยังเป็นที่พักพิงให้กับคนไทยทุกระดับ ในการสัญจรเดินทางไปมาหาสู่กันหลายชั่วอายุคน จวบจนปัจจุบัน การรถไฟฯ กำลังจะก้าวสู่ปีที่ 121

ตลอดปีงบประมาณ 2560 ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคม โดยมุ่งเน้นการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ให้ความสำคัญในการขับเคลื่อนการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งทางราง

ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อต้องการพัฒนาความเป็นอยู่ให้กับประชาชนคนไทย รวมถึงช่วยเสริมศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นผู้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยปี 2558 - 2565 และแผนปฏิบัติการลงทุนระยะเร่งด่วน เพื่อเร่งขับเคลื่อนการพัฒนาให้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำหน้าที่เป็นหนึ่งในฟันเฟืองหลักขับเคลื่อนการลงทุนของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพในหลายๆ โครงการ

เริ่มจากการเดินทางพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง โดยได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้วใน 2 เส้นทาง ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ซึ่งที่ผ่านมาโครงการรถไฟฯ ได้เปิดประมูลการก่อสร้างทางคู่อีก 5 เส้นทาง ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โดยเป็นการเดินทางพัฒนาโครงการก่อสร้างทางคู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งให้กับประเทศ และช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะยาว เร่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ที่เข้าร่วมในการดำเนินกิจการของรัฐ ส่งเสริมให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม และเกิดความไว้วางใจแก่ประชาชน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูประเบียบบริหารราชการแผ่นดิน ส่งผลต่อภาพลักษณ์อันดีของประเทศ

นอกจากนี้ การรถไฟฯ ได้ดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) โดยได้ลงนามในสัญญาสำรวจและออกแบบงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และยังมีแผนการลงทุนโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงส่วนต่อขยายจากรังสิต-

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (สีแดงเข้ม) ระยะทาง 10 กิโลเมตร ส่วนต่อขยายช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และตลิ่งชัน-ศาลายา (สายสีแดงอ่อน) ระยะทาง 20 กิโลเมตร และโครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท ระยะทาง 21.8 กิโลเมตร เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ท่าอากาศยานดอนเมือง

เมื่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ แล้วเสร็จ จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และจะนำมาซึ่งความเจริญเข้าสู่พื้นที่ชนบทท้องถิ่นต่างๆ นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างทั่วถึง เป็นการกระจายรายได้เข้าสู่ระบบเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ทำให้มีการเดินทางที่รวดเร็ว ตรงต่อเวลา ซึ่งจะช่วยสร้างจุดแข็งให้การรถไฟฯ ในการแข่งขันหารายได้ เพราะการขนส่งระบบราง มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำที่สุด หากสามารถควบคุมเวลาเดินทางได้ เชื่อว่ากลุ่มผู้ประกอบการค้าระบบขนส่งจะหันมาใช้บริการขนส่งระบบรางมากขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการใช้พลังงานและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

ท้ายที่สุดนี้ ในนามของคณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทย พวกเราเชื่อมั่นว่า ด้วยความตั้งใจของคนรถไฟที่มุ่งมั่นในการพัฒนาตามแผนงาน นโยบายของกระทรวงคมนาคม และรัฐบาลจะเป็นอีกก้าวที่ช่วยต่อยอดการพัฒนาการรถไฟฯ ได้อย่างยั่งยืน เดินหน้าสู่การเป็นองค์กรที่เข้มแข็ง เป็นที่พึงพิงของประชาชนคนไทยได้ในทุกระดับ



(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2559



1

นายพิชิต อัคราทิตย์
ประธานกรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 สิงหาคม 2559 -
12 ธันวาคม 2559



2

นายคณิศ แสงสุพรรณ
กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 สิงหาคม 2559 -
13 กุมภาพันธ์ 2560



3

นายบวร วงศ์สินอุดม
กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 สิงหาคม 2559 -
22 กุมภาพันธ์ 2560



4

นายอนนท์ เหลืองบริบูรณ์
กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 สิงหาคม 2559 -
22 กุมภาพันธ์ 2560



5

รศ.ธัชวรรณ กนิษฐ์พงศ์
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 สิงหาคม 2559 -
22 กุมภาพันธ์ 2560

6

นางอัญชลี เต็งประทีป
กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 สิงหาคม 2559 -
22 กุมภาพันธ์ 2560

7

นายอำนวยการ ปรึมนวงศ์
กรรมการรถไฟฟ้า
ผู้แทนกระทรวงการคลัง

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
23 สิงหาคม 2559 -
22 กุมภาพันธ์ 2560

8

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร
ผู้ว่าการรถไฟฟ้า
กรรมการและเลขานุการ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่
1 กุมภาพันธ์ 2558 -
22 กุมภาพันธ์ 2560

ประวัติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (1)

นายพิชิต อัคราทิตย์

ประธานกรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2559 - 12 ธันวาคม 2559

อายุ 60 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์
University of Texas at Austin
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท หลักทรัพย์ เอเซีย เวลท์ จำกัด

ประวัติการทำงาน

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท หลักทรัพย์ เอเซีย เวลท์ จำกัด
- ประธานกรรมการ คณะกรรมการการเคหะแห่งชาติ
- กรรมการ คณะกรรมการกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ
- อนุกรรมการปฏิรูปเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และ
ประเด็นอื่นด้านเศรษฐกิจ สภาปฏิรูปแห่งชาติ
- กรรมการ คณะกรรมการเจรจาข้อตกลงและประเมินผล
ส่วนราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557
- ประธานกรรมการตรวจสอบ
บริษัท ดับบลิวเอชเอคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการศึกษา
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์





นายคณิต แสงสุพรรณ

กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2559 - 13 กุมภาพันธ์ 2560

อายุ 58 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- 2535 ปริญญาเอก Ph.D. (Economics), University of Toronto, Canada
- 2526 ปริญญาโท MA. (Economics) ภาควิชาภาษาอังกฤษ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2522 ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ประธานกรรมการด้านวิชาการมูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงินการคลัง คณะกรรมการหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

ประวัติการทำงาน

- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด
- ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
- กรรมการในคณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการในบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด

นายบวร วงศ์สินอุดม

กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2559 - 22 กุมภาพันธ์ 2560
อายุ 62 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาบัตร หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย หลักสูตร DCP 209/2015

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที ฟีนอล จำกัด
- กรรมการ การประปานครหลวง
- รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการและประธานกรรมการบริหาร สถาบันพลาสติก กระทรวงอุตสาหกรรม

ประวัติการทำงาน

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ร่วม) บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน)
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ บริษัท สุราก็ัญจน์ จำกัด (มหาชน)





นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2559 - 22 กุมภาพันธ์ 2560
อายุ 55 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี สาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบริหารงานก่อสร้าง) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย
- ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านตรวจสอบและวิเคราะห์) วิศวกรวิชาชีพ 9 วช. สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- วิศวกรโยธา 8 วช. สำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนางานทาง
- วิศวกรโยธา 7 วช. สำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนางานทาง

รศ.ธวัชรณ กนิษฐ์พงศ์

กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2559 - 22 กุมภาพันธ์ 2560

อายุ 43 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- 2544 Ph.D. (Economics)
University of Wisconsin-Milwaukee, United State
- 2540 Master of Arts (Economics)
Eastern Michigan University, United State
- 2537 ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์)
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- รองคณบดีฝ่ายบริหาร คณะบริหารธุรกิจ
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- รองคณบดีฝ่ายบริหาร คณะบริหารธุรกิจ
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์





นางอังษลิ เต็งประทีป

กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2559 - 22 กุมภาพันธ์ 2560

อายุ 60 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- Diploma in Development Management, University of Birmingham, United Kingdom
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการอิสระ บริษัทประกันสินเชื่อบุคคลสหกรณ์ขนาดย่อม (บสย.)

ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงการคลัง
- หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง
- หัวหน้ากองตรวจราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการอิสระ บริษัทประกันสินเชื่อบุคคลสหกรณ์ขนาดย่อม (บสย.)
- กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท พีอีเอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
- กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท กรุงไทยธุรกิจบริการ จำกัด

นายอานวย ปรีมนวงศ์

กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2559 - 22 กุมภาพันธ์ 2560

อายุ 58 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- รองปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง

ประวัติการทำงาน

- รองปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ กรมธนารักษ์
- รองอธิบดีกรมธนารักษ์





นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร

ผู้ว่าการรถไฟฯ กรรมการและเลขานุการ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2558 - 22 กุมภาพันธ์ 2560

อายุ 53 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัทขนส่ง จำกัด
- สมาชิกสภาร่างรัฐธรรมนูญ ปี 2550



คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

ที่ 10/2560 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560

หน้า ๑๔

เล่ม ๑๓๔ ตอนพิเศษ ๕๖ ง

ราชกิจจานุเบกษา

๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

ที่ ๑๐/๒๕๖๐

เรื่อง การปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูปประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในวันก่อนวันที่คำสั่งนี้มีผลใช้บังคับพ้นจากตำแหน่ง และให้แต่งตั้งให้บุคคลตามข้อ ๒ ของคำสั่งนี้ จนกว่านายกรัฐมนตรีหรือหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๒ ให้บุคคลดังต่อไปนี้เป็นกรรมการคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------------------------|-------------------|
| (๑) นายวรวิทย์ จำปรัตน์ | เป็นประธานกรรมการ |
| (๒) นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ | เป็นกรรมการ |
| (๓) นายบวร วงศ์สินอุดม | เป็นกรรมการ |
| (๔) นายปิติ ตัณฑเกษม | เป็นกรรมการ |
| (๕) พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ | เป็นกรรมการ |
| (๖) นาวาอากาศเอก ธนากร พิระพันธุ์ | เป็นกรรมการ |
| (๗) นางอัญชลี เต็งประทีป | เป็นกรรมการ |
| (๘) นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ | เป็นกรรมการ |
| (๙) นายอำนวย ปริมนวงศ์ | เป็นกรรมการ |

ข้อ ๓ ให้ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในวันก่อนวันที่คำสั่งนี้มีผลใช้บังคับพ้นจากตำแหน่ง และให้ไปดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่ของรัฐประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๖๘/๒๕๕๙ เรื่อง มาตรการแก้ปัญหาเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานอื่นของรัฐ และการกำหนดกรอบอัตราค่าจ้างชั่วคราว ลงวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พุทธศักราช ๒๕๕๙ จนกว่านายกรัฐมนตรีจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๔ ให้นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกตำแหน่งหนึ่ง จนกว่านายกรัฐมนตรีจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๕ ในกรณีเห็นสมควรนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีอาจเสนอให้คณะรักษาความสงบแห่งชาติแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามคำสั่งนี้ได้

สั่ง ณ วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๖๐
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

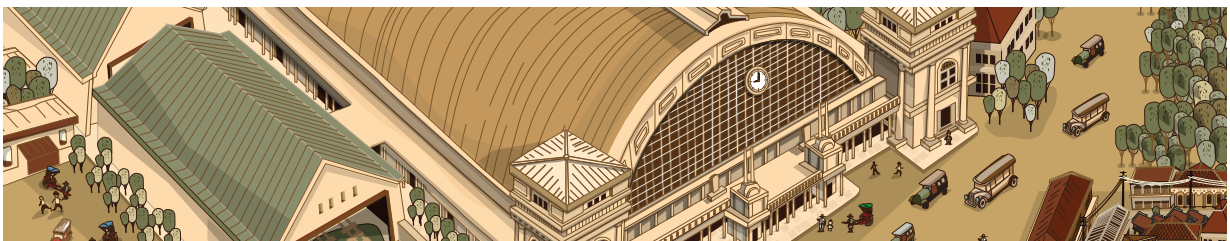


คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 10/2560 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560



- ① **นายวรวิทย์ จำปรัตน์**
ประธานกรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
- ② **นางสาวบุณหิต สังข์ใหม่**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
- ③ **นายบวร วงศ์สินอุดม**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
- ④ **พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
- ⑤ **นาวาอากาศเอก สนากร พิระพันธุ์**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
- ⑥ **นางอภัยสิทธิ์ เต็งประทีป**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
- ⑦ **นายอำนาจย์ ปริมวงศ์**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
- ⑧ **นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
- ⑨ **นายปิติ ตัณฑเกษม**
กรรมการรถไฟฯ
ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - 1 มิถุนายน 2560



ประวัติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (2)

นายวรวิทย์ จำปรัตน์

ประธานกรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน

อายุ 64 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิชาการจัดการการคลัง มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี
- MPA (Public Administration),
The University of Manila, The Philippines
- BBA (Management), The University of Manila,
The Philippines
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
- รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
- ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณด้านความมั่นคง 1
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ 2





นางสาวบุณหิต สังข์ใหม่

กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
อายุ 58 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- Postgraduate Diploma in Information Management, University of Strathclyde, United Kingdom
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง

ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง
- ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ
- ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

นายบวร วงศ์สินอุดม

กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
อายุ 62 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาบัตร หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
หลักสูตร DCP 209/2015
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
หลักสูตร DCP 76/2008

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ประธานกรรมการ บริษัท พีทีที ฟีนอล จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยบริติช ซีเคียวริตี้ พรินติ้ง จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ การประปานครหลวง
- รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการและประธานกรรมการบริหาร สถาบันพลาสติก กระทรวงอุตสาหกรรม

ประวัติการทำงาน

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ร่วม) บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟนนิ่ง จำกัด
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน)
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ บริษัท สุราษฎร์ธานี จำกัด (มหาชน)





นายปิติ ตัณฑกอม

กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 -

1 มิถุนายน 2560

อายุ 61 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาเอก สาขาการบริหารกลยุทธ์ ภายใต้โครงการความร่วมมือระหว่าง The University Of Nebraska และ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
- ปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ The University of North Carolina at Chapel Hill
- ปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาอุตสาหกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารด้านการเงิน ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงาน

- พฤษภาคม 2560 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่บริหารด้านการเงิน ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
- ธันวาคม 2559 - ปัจจุบัน ผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการบริหารสำนักงานบริหารกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน
- ตุลาคม 2559 - ปัจจุบัน อนุกรรมการ ในคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (อ.ก.พ.ร.) เกี่ยวกับการปรับปรุงระบบการเงินและงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
- มิถุนายน 2559 - ปัจจุบัน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) (ด้านจิตวิทยาองค์กร) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
- 2558 - ปัจจุบัน คณะทำงานในสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการร่วม 3 สถาบันภาคเอกชน (กกร.) เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน Digital Economy

พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์

กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
อายุ 61 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต Operations Management
University Of Scranton Pennsylvania

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ

ประวัติการทำงาน

- รองเจ้ากรมส่งกำลังบำรุงทหารเรือ
- ผู้อำนวยการสำนักงานจัดหายุทธโศปกรณ์ทหารเรือ
- ปลัดบัญชาทหารเรือ
- ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพบกเรือ
- ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ





นายอากาศเอก ธนากร พิชะพันธ์

กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
อายุ 48 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาเอก คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม
Massachusetts Institute of Technology, Cambridge,
Massachusetts, United States
- ปริญญาโท คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม
Massachusetts Institute of Technology, Cambridge,
Massachusetts, United States
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง)
คณะวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม Virginia Military
Institute, Lexington, Virginia, United States
- ประกาศนียบัตร Director Certification Program (DCP)
201/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 50

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- รองศาสตราจารย์ กองการศึกษา
โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการ คณะกรรมการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

ประวัติการทำงาน

- เลขาธิการสภาคณาจารย์
โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช
- อาจารย์พิเศษ สำนักวิชาวิศวกรรมและเทคโนโลยี
สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
- อาจารย์พิเศษ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ กองการศึกษา โรงเรียนนายเรืออากาศ
- อาจารย์ กองการศึกษา โรงเรียนนายเรืออากาศ

นางอังคณา เต็งประทีป

กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
อายุ 60 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- Diploma in Development Management,
University of Birmingham, United Kingdom
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ)
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ)
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการอิสระ
บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)

ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงการคลัง
- หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง
- หัวหน้ากองตรวจราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการอิสระ
บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)
- กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ
บริษัท พีอีเอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
- กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
บริษัท กรุงไทยธุรกิจบริการ จำกัด





นายอันวัย ปริมวงศ์

กรรมการรถไฟฟ้า

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
อายุ 59 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต
(รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์
แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- รองปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง

ประวัติการทำงาน

- รองปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ กรมธนารักษ์
- รองอธิบดีกรมธนารักษ์

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

กรรมการรถไฟฯ

ดำรงตำแหน่ง ระหว่างวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 - ปัจจุบัน
อายุ 56 ปี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี สาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบริหารงานก่อสร้าง) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย
- ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านตรวจสอบและวิเคราะห์) วิศวกรวิชาชีพ 9 วช. สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ
- วิศวกรโยธา 8 วช. สำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนางานทาง
- วิศวกรโยธา 7 วช. สำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนางานทาง





“

รายนามคณะผู้บริหาร
ทรสไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

”



คณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

กรกฎาคม พ.ศ. 2560

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร | ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ถึงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560) |
| 2. นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ | ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย |
| 3. นางสิริมา ศิริบุญเรือง | รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ |
| 4. นายเอก สิทธิเวดิน | รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ |
| 5. นายประเสริฐ อัตตะนันทน์ | รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน |
| 6. นายจร รุ่งชูชัย | รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า |
| 7. นายทนต์ศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ | รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ |
| 8. (รองการแต่งตั้ง) | รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน |
| 9. นายวรวิทย์ มาลา | รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน |
| 10. นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย | ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านการบริหาร |
| 11. นายจุลพงษ์ จุฬานนท์ | ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ |
| 12. นางลัดดา ละอองกุล | ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี |
| 13. นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์ | วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล |
| 14. นายไพบุลย์ สุธิ์ริงกุล | วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา |
| 15. นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข | วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม |
| 16. นายอวิรุทธ์ ทองเนตร | ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ |
| 17. นายนิรุตต์ ตั้งระดมสิน | ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน |
| 18. นายวรพจน์ เทียบรัตน์ | ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ |
| 19. นายฐาตุร อินทรชม | ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน |
| 20. นายศิริพงษ์ พงษ์ทิพันธุ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน |

21. นายสุชีพ สุขสว่าง	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
22. นายอารยะ ปิ่นทะดิษ	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
23. (รอการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
24. นายสุจิตต์ เขวาศิริกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
25. นายพีระเดช หนูขวัญ	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
26. (รอการแต่งตั้ง)	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
27. นายบุญเลิศ ตันติวิทยพงษ์	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
28. พญ.ไพฑูรย์ ไพธาทองคำพันธุ์	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
29. นางสาวมณฑาทิพย์ ศรีวิลาศ	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าราชการ
30. นายบุญสม เวียงชัย	หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
31. (รอการแต่งตั้ง)	หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
32. นายวันชัย แพนพา	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
33. นายมนัญ มณีจักร	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
34. นายสมญ ฤทธิ์วิรุฬห์	หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
35. นายปิยบุตร ไตรวิจารณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
36. พล.ต.ต.สุพงษ์ กนอมจิตร	ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
37. นายธนพล ดำเนิน	ผู้ตรวจการ 1
38. นายราชพลлак ชื่นปรีชา	ผู้ตรวจการ 2
39. นพ.เกรียงศักดิ์ เจริญสุขสมมาต	ผู้ตรวจการ 3
40. นายโอกาส ติรมาตเสถียร	ผู้ตรวจการ 4



นายวุฒิชัย ทัสยานมิตร
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
(ถึงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560)





นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย





นางสิริมา ศิริบุญเรือง
รองผู้อำนวยการกลุ่มยุทธศาสตร์





นายเอก สิทธิเวดิน
รองผู้อำนวยการกลุ่มอำนวยการ





นายประเสริฐ อัตตะนันทน์
รองผู้อำนวยการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน





นายจร รุ่งฐานีย
รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า





นายทนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ
รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ





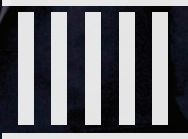
นายวรุดิ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน





นายจุลพงษ์ จุฬานนท์
ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ



นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย
ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร





นายวัชรบาง สิริสุวรรณทัศน์
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล



นางลัดดา ละอองกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและ
การบัญชี



นายไพบูลย์ สัจริงกุล
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา



นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม



นายอวิรุทธ์ ทองเนตร
ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ



นายนิรุต ตั้งระดมสิน
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน





นายวรพจน์ เทียบรัตน์
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยี
สารสนเทศ



นายฉฐาภรณ์ อินทรชม
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารทรัพยากร









นายพีระเดช หนูขวัญ
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล



นายบุญเลิศ ดันตวิญญพงศ์
หัวหน้าสำนักงานบริหาร
โครงการระบบรถไฟฟ้า



พญ.ไพฑูรย์ โพธิ์ทองคำพันธ์
หัวหน้าสำนักงานแพทย์



นางสาวมณฑาทกญจน์ ศรีวิลาศ
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ





นายบุญสม เวียงชัย
หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรม
การรถไฟ



นายวินชัย แผ่นพา
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจ
การเดินรถ





นายมนัญ มณีจักร
หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง



นายสมบุญ ฤทธิ์วิรุฬห์
หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม



พล.ต.ต.สุพงษ์ นอมจิต
ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ



นายปิยะบุตร ไตวิจารณ์
หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์
ที่ดิน





นายรณพล ดำมณี
ผู้ตรวจการ 1



นายราชพิศล ชื่นปรีชา
ผู้ตรวจการ 2





นพ.เกรียงศักดิ์ เจริญยุทธมมาต
ผู้ตรวจการ 3

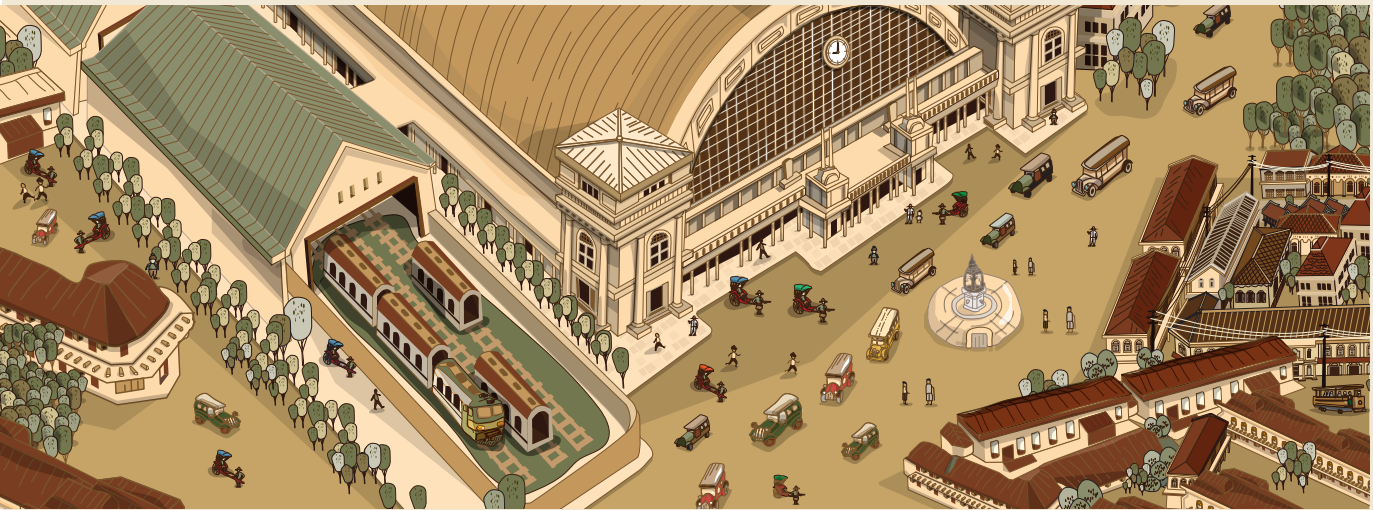


นายโอทาส ตีรมาตเสถียร
ผู้ตรวจการ 4

สถานีที่ 2

More...Value

มากกว่าคุณค่าที่ได้รับ



นอกจากการโดยสารทั่วไปแล้ว เรายังมีขบวนที่รองรับการขนส่งสินค้าในราคายุติธรรม เช่น ขบวนรถสินค้าปูนซีเมนต์ ขบวนรถสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป ขบวนรถสินค้าน้ำมันดิบ ขบวนรถสินค้าแก๊สแอลพีจี และขบวนรถสินค้าทั่วไปแบบประเภทดัดแปลง ทั้งภายในประเทศ และเพื่อส่งออกประเทศมาเลเซีย ที่สถานีปลายทางสุโขทัย-ลก และสถานีปางเบซาร์ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชายแดน

In addition to general transportation, we provide freight transportation at fair price such as cement, finished fuel oils, crude oils, LPGs, and other general freight service where whole train is hired. We also provide freight for export to Malaysia where destination is Sungai Kolok and Padang Bazaar, a border rail station.



หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุมและค่าตอบแทนให้กับคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

หนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค. 0803.2/ว.85 ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2556 เรื่องอัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ แจ้งว่าคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 เห็นชอบ เรื่องอัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ 4/2556 ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) ประธานกรรมการ กนร. เสนอ โดยให้ความเห็นชอบการจัดกลุ่มรัฐวิสาหกิจ อัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการชุดย้อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น

เพื่อให้การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจเป็นไปอย่างถูกต้องและมีมาตรฐานในการปฏิบัติ จึงกำหนดให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมให้แก่กรรมการในคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการชุดย้อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่นที่แต่งตั้งโดยทบบัญญัติแห่งกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามอัตราและหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

1. อัตราการจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ

กลุ่มรัฐวิสาหกิจ	ค่าตอบแทนรายเดือนไม่เกิน (บาท : คน : เดือน)	เบี้ยประชุมรายครั้งไม่เกิน (บาท : คน : เดือน)
กลุ่มที่ 1 รัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ (การรถไฟแห่งประเทศไทย)	10,000	10,000



2. หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม กรรมการรัฐวิสาหกิจ

2.1 กรณีคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้กรรมการได้รับ ค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุม ดังนี้

2.1.1 ค่าตอบแทนรายเดือน ตามอัตราที่คณะรัฐมนตรี กำหนด โดยให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็น 2 เท่าของกรรมการรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ ในกรณีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจดำรงตำแหน่งไม่เต็มเดือน ให้จ่ายค่าตอบแทนรายเดือนตามสัดส่วนระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

2.1.2 เบี้ยประชุม ตามอัตราที่คณะรัฐมนตรีกำหนดโดยจ่ายเป็นรายครั้ง เฉพาะกรรมการที่มาประชุมไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

2.2 กรณีคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ที่แต่งตั้งโดยทบปญญติแห่งกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้ได้รับค่าตอบแทน ดังนี้

2.2.1 กรณีเป็นกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้งในอัตราเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ เฉพาะกรรมการที่มาประชุม ทั้งนี้ ให้กรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

2.2.2 กรณีเป็นบุคคลภายนอก ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้งในอัตราไม่เกิน 3,000 บาท เฉพาะกรรมการที่มาประชุม

2.2.3 กรณีเป็นบุคลากรภายในของรัฐวิสาหกิจ

(1) กรณีคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจหรือฝ่ายบริหารของรัฐวิสาหกิจ ไม่มีสิทธิได้รับเบี้ยประชุมเนื่องจากถือเป็นการปฏิบัติงานในหน้าที่

(2) กรณีคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ที่มีใช้คณะกรรมการตามข้อ (1) ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้งในอัตราครั้งละไม่เกิน 3,000 บาท เฉพาะกรรมการที่มาประชุม

2.3 ในการจ่ายเบี้ยประชุมให้ประธานกรรมการและรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละ 25 และ 12.5 ของเบี้ยประชุมดังกล่าว ทั้งนี้ กรรมการรัฐวิสาหกิจเป็นผู้รับภาษีเงินได้เอง

2.4 สำหรับบริษัทลูกและบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจที่มีอยู่แล้ว ให้ถือปฏิบัติตามอัตราและหลักเกณฑ์ที่แต่ละแห่งใช้อยู่ตามเดิม แต่ทั้งนี้ หากยังไม่มีหลักเกณฑ์ถือปฏิบัติหรือจะจัดตั้งขึ้นใหม่และมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ให้กำหนดอัตราไม่เกินรัฐวิสาหกิจแม่ โดยให้ขอความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

3. อัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมตามข้อ 1 และ 2

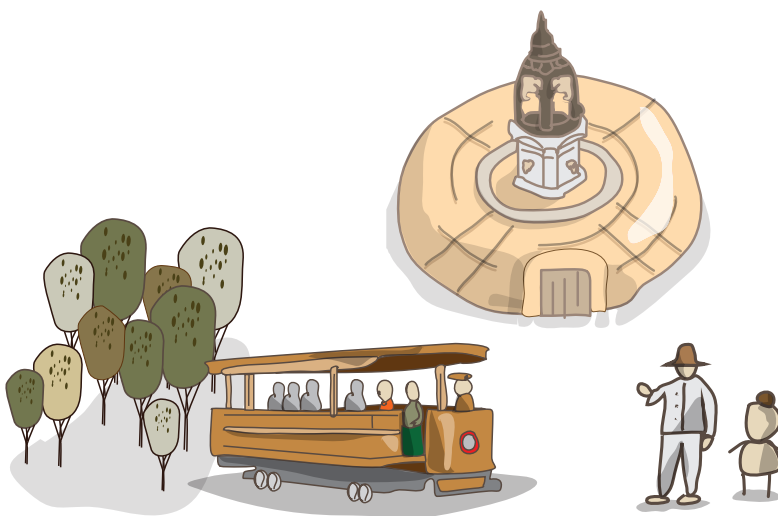
เป็นอัตราขั้นสูงสุดในการพิจารณากำหนดและปรับปรุงค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ และคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น ซึ่งรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งจะต้องพิจารณาถึงฐานะการเงินและความสามารถในการจ่ายขององค์กรเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐวิสาหกิจที่ใช้เงินงบประมาณ ขอให้พิจารณาถึงความเหมาะสมและภาระของงบประมาณประกอบด้วย เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อฐานะการเงินขององค์กร

4. ให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจกำกับการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ

เพื่อให้การพัฒนาการบริหารจัดการรัฐวิสาหกิจดียิ่งขึ้น และให้สามารถเทียบกับมาตรฐานสากล

5. อัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจดังกล่าว

ให้มีผลใช้บังคับถัดจากเดือนที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2556 เป็นต้นไป) สำหรับกรณีรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทจำกัดและบริษัทมหาชน จำกัด จะต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องก่อนจึงจะดำเนินการต่อไปได้



อัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม กรรมการรัฐวิสาหกิจ

ตามหนังสือกระทรวงการคลัง เลขที่ กค. 0803.2/ว.85
ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2556

คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ

ค่าตอบแทนรายเดือน

ประธานกรรมการ	เดือนละ	20,000 บาท
กรรมการ	เดือนละ	10,000 บาท
เบี้ยประชุมรายครั้ง (เดือนละไม่เกิน 1 ครั้ง)		
ประธานกรรมการครั้งละ		12,500 บาท
กรรมการครั้งละ		10,000 บาท

คณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ คณะทำงานอื่น (ที่มีสิทธิได้รับ)

กรณีเป็นกรรมการรัฐวิสาหกิจ (ไม่เกิน 2 คณะ คณะละ
ไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน)

ประธานกรรมการครั้งละ	12,500 บาท
กรรมการครั้งละ	10,000 บาท

กรรมการอื่น (บุคคลภายนอก) เป็นรายครั้ง

ครั้งละไม่เกิน	3,000 บาท
----------------	-----------

กรรมการอื่น (บุคคลภายใน เช่น กรรมการกิจการสัมพันธ์)

ครั้งละไม่เกิน	3,000 บาท
----------------	-----------

Rates and Criteria for remuneration and meeting allowance for directors of state enterprises

According to Letter of Ministry of Finance No.
KorKhor. 0803.2 / Wor. 85 dated 6 August 2013

State Enterprise Directors

Monthly remuneration

Chairman of the Board - 20,000 baht monthly
Directors - 10,000 baht monthly

Meeting allowance per meeting (not more than
once a month)

Chairman of the Board - 12,500 baht each time
Directors - 10,000 baht each time

Sub-Committee, Committee, other working team (eligible)

Member of Committee in state enterprises (not
more than 2 boards, each board is allowed for
once a month)

Chairman of the committee at 12,500 baht

Member of committee - 10,000 baht each time

Member of other committee (external person) -
for each time, not more than 3,000 baht

Member of other committee (internal person such
as member of business relations committee) - for
each time, not more than 3,000 baht

ข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ 1.1 การประชุมและการดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 4)

โดยที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอขอแก้ไขข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ 1.1 การประชุมและการดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้เป็นไปด้วยความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาวะการณ์ปัจจุบัน

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 25 (2) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จึงออกข้อบังคับว่าด้วยการประชุมและการดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย แก้ไขเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในข้อ 2 แห่งข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 1.1 ลงวันที่ 19 เมษายน 2528 (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2535) และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 2 ให้มีศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านเลขานุการ การประชุม สารสนเทศและรับเรื่องราวร้องทุกข์ ของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

โดยมีผู้อำนวยการศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้บังคับบัญชาควบคุมรับผิดชอบขึ้นตรงต่อผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และแบ่งส่วนงานออกเป็นดังนี้

1. กองเลขานุการคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
 - 1.1 งานการประชุม
 - 1.2 งานวิเคราะห์และติดตามผล
2. กองสารสนเทศและรับเรื่องราวร้องทุกข์
 - 2.1 งานร้องทุกข์เหตุอันตรายและการบริการ
 - 2.2 งานร้องทุกข์การจัดซื้อจัดจ้าง

แต่ละกองมีหัวหน้ากอง แต่ละงานมีหัวหน้างาน เป็นผู้บังคับบัญชาควบคุมรับผิดชอบ”

ข้อ 2 ให้ใช้บังคับนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2548

(นายปรีญา จินดาประเสริฐ)
ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ 1.1 การประชุมและการดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 3)

โดยที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอขอแก้ไขข้อบังคับว่าด้วยการประชุมและการดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้การประชุมของคณะกรรมการเป็นไปด้วยความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 25 (2) แห่งพระราชบัญญัติของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จึงออกข้อบังคับว่าด้วยการประชุมและการดำเนินการของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย แก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกข้อความ ในข้อ 3 แห่งข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 1.1 ลงวันที่ 19 เมษายน 2528 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 3 ให้มีการประชุมคณะกรรมการสัปดาห์ละหนึ่งครั้ง เพื่อวางนโยบายและควบคุมดูแลกิจการของการรถไฟฯ ถ้ามีความจำเป็นจะต้องมีการประชุมมากกว่าหรือน้อยครั้งกว่านั้นก็ให้เรียกประชุมได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม”

ข้อ 2 ให้ใช้ข้อบังคับนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2546



(นายปรีญา จินดาประเสริฐ)

ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อบังคับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ 1.1 การประชุมและการดำเนินงานของคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ด้วยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเห็นสมควรประมวลข้อบังคับเสียใหม่เพื่อให้เป็นหมวดหมู่และสะดวกแก่การปฏิบัติ ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 25 (2) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จึงให้ตราข้อบังคับการรถไฟฟ้า

ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2494

ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2509

มาประมวลเป็นข้อบังคับฉบับที่ 1.1 ว่าด้วยการประชุมและการดำเนินงานของคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ประธานกรรมการ เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการทุกคราว ถ้าคราวใดประธานกรรมการไม่สามารถมาประชุมได้ โดยเหตุใดเหตุหนึ่งก็ตาม ให้คณะกรรมการเลือกกรรมการคนใดคนหนึ่ง นอกจากผู้ว่าการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นกรรมการโดยตำแหน่งอยู่แล้ว ให้เป็นประธานแทนในที่ประชุม

ข้อ 2 ให้มีกองเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฟ้า มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านเลขานุการและการประชุมของคณะกรรมการรถไฟฟ้า งานธุรการ งานบุคคล งานการเงิน และบัญชีของกอง ตลอดจนรับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านวิเคราะห์ ตรวจสอบ โต้ตอบ และติดตามผล รวมทั้งการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยมีหัวหน้ากองเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฟ้า เป็นผู้บังคับบัญชาควบคุมรับผิดชอบขึ้นตรงต่อผู้ว่าการรถไฟฟ้า และให้แบ่งส่วนงานออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

2.1 งานการประชุม

2.2 งานวิเคราะห์และติดตามผล

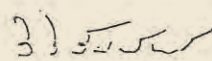
(ข้อ 2 แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2535 มีผลใช้บังคับในวันเดียวกัน)

ข้อ 3 ตามปกติให้มีการประชุมคณะกรรมการสัปดาห์ละหนึ่งครั้งเป็นประจำ ถ้ามีความจำเป็นหรือมีเรื่องด่วนและสำคัญ จะมีการประชุมพิเศษเมื่อใดก็ได้

ข้อ 4 เมื่อผู้ว่าการรถไฟฟ้าขอร้องขึ้นมา หรือด้วยความขอร้องของกรรมการเข้าชื่อกันตั้งแต่ 2 นายขึ้นไป ขอให้มีการประชุมพิเศษ ก็ให้ประธานกรรมการนัดหมายเรียกประชุมได้เป็นพิเศษ และถ้าสามารถจะออกระเบียบวาระการประชุมพิเศษแจ้งให้กรรมการได้ ก็ให้แจ้งระเบียบวาระไปพร้อมกันกับการนัดหมาย

- ข้อ 5 การประชุมคณะกรรมการ ถ้ามีความจำเป็นจะต้องเชิญพนักงานของการรถไฟฯ ไม่ว่าตำแหน่งหน้าที่ใด ๆ มาชี้แจงหรือให้ความเห็น ก็ให้ประธานกรรมการเชิญพนักงานนั้นๆ มาชี้แจงได้ หรือผู้ว่าการเห็นสมควรจะให้พนักงานคนใดมาชี้แจงข้อความในเรื่องใดที่เกี่ยวข้อง ก็ให้ผู้ว่าการเชิญมาชี้แจงได้
- ข้อ 6 องค์ประชุมของคณะกรรมการ จะต้องมีการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการ
- ข้อ 7 มติของที่ประชุม ให้ถือคะแนนเสียงของกรรมการฝ่ายข้างมากเป็นเกณฑ์ ถ้าหากคะแนนเสียงก้ำกึ่งกัน ก็ให้ประธานกรรมการเป็นผู้ชี้ขาด
- ข้อ 8 เรื่องใดที่เข้าประชุม ถ้าเป็นปัญหาในความหมายหรือเจตนารมณ์ของบทบัญญัติในมาตราใดของพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มติของที่ประชุมต้องเป็นเอกฉันท์
- ข้อ 9 ในการควบคุมดูแลโดยทั่วถึงซึ่งกิจการงานของการรถไฟฯ เพื่อให้ผลเป็นไปตามที่คณะกรรมการวางนโยบายและข้อบังคับระเบียบการไว้ ให้ผู้ว่าการรถไฟฯ เสนอรายงานที่ได้ปฏิบัติไปเป็นประจำเดือนต่อคณะกรรมการ ตามที่คณะกรรมการจะได้กำหนดให้
- ข้อ 10 คณะกรรมการอาจแต่งตั้งกรรมการให้ไปศึกษา ติดตาม และสอดส่องเรื่องใดเรื่องหนึ่งเกี่ยวกับงานของฝ่ายหรือส่วนหนึ่งส่วนใดในองค์การของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยไปติดต่อโดยตรงกับเจ้าหน้าที่ผู้เป็นเจ้าของเรื่องนั้นๆ และจะมอบหมายหน้าที่ให้กรรมการไปตรวจการปฏิบัติงานของพนักงานรถไฟโดยใกล้ชิด ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ตามที่เห็นสมควร
- ข้อ 11 ในกรณีที่มีการต้องสืบสวนหรือสอบสวนในเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับกิจการรถไฟ คณะกรรมการอาจตั้งพนักงานของการรถไฟฯ ให้ทำการสืบสวนหรือสอบสวน และรายงานเพื่อหาข้อเท็จจริงในเรื่องนั้นๆ มาประกอบการพิจารณาได้
- ข้อ 12 ข้อบังคับการประชุม และการดำเนินกิจการของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามที่ออกขึ้นไว้นี้ ย่อมจะมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง ยกเลิกหรือเพิ่มเติมได้โดยมติของคณะกรรมการ
- ข้อ 13 ให้ใช้ข้อบังคับนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 19 เมษายน 2528

พลเอก ก. 31 

(เทียนชัย สิริสัมพันธ์)

ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย



“

สรุปการเข้าประชุม
คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

”



ตารางสรุปการเข้าประชุม คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีบัญชี 2560 (1)

1 2 3 4 5 6 7

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	17/2559	18/2559	19/2559	20/2559	21/2559	1/2560	2/2560	สรุปยอดผล
1	นายพิชิต อัคราทิตย์ ¹	ประธานกรรมการ	✓	✓	✓					3/3
2	นายคณิศ แสงสุพรรณ ²	กรรมการ	✕	✓	✓	✓	✓	✓		5/6
3	นายบวร วงศ์สินอุดม	กรรมการ	✓	✓	✓	✕	✓	✓	✓	6/7
4	นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✕	6/7
5	รศ.อัฐวรรณ กนิษฐ์พงศ์	กรรมการ	✓	✕	✕	✕	✓	✓	✓	4/7
6	นางอัญชลี เต็งประทีป	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7/7
7	นายอำนวย ปรีมนวงศ์	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7/7
8	นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร	กรรมการและเลขานุการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7/7
สรุปการเข้าร่วมประชุม รายการที่มีคณะกรรมการเข้าร่วมเกินร้อยละ 80			7/8	7/8	7/8	6/7	7/7	7/7	5/6	
			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

หมายเหตุ : ¹ นายพิชิต อัคราทิตย์ ประธานกรรมการรถไฟฯ ลาออกจากตำแหน่งมีผลตั้งแต่วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2559

² นายคณิศ แสงสุพรรณ กรรมการรถไฟฯ ลาออกจากตำแหน่งมีผลตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ 10/2560 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

เรื่องการปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟฯ จำนวน 9 ท่าน

ตารางสรุปการเข้าประชุม
คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
ประจำปีบัญชี 2560 (2)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	3/2560	4/2560	5/2560	6/2560	7/2560	8/2560	9/2560	10/2560	11/2560	12/2560	13/2560	14/2560	15/2560	16/2560	17/2560	18/2560	19/2560	20/2560	21/2560	22/2560	สรุปแบบลด
1	นายวรวิทย์ จำปรัตน์	ประธานกรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	20/20
2	นางสาวซุณหจิต สังข์ใหม่	กรรมการ	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓	15/20
3	นายบวร วงศ์สินอุดม	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	17/20
4	นายปิติ ตัณฑเกษม ¹	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓											6/9	
5	พล.ร.อ. ทวีชัย บุญอนันต์	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓	17/20
6	น.อ. ธนากร พิระพันธ์ุ์	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	19/20
7	นางอัญชลี เต็งประทีป	กรรมการ	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	18/20
8	นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	20/20
9	นายอำนาจ ปริมณรงค์	กรรมการ	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	18/20
สรุปการเข้าร่วมประชุมรายครั้ง ที่มีคณะกรรมการเข้าร่วมเกินร้อยละ 80			9/9	9/9	7/9	8/9	6/9	8/9	6/9	7/9	9/9	8/8	8/8	6/8	8/8	8/8	7/8	6/8	6/8	8/8	8/8	8/8	
			✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

หมายเหตุ : คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ 10/2560 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 เรื่องการปรับปรุงการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟฯ จำนวน 9 ท่าน

¹ นายปิติ ตัณฑเกษม ลาออกจากตำแหน่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2560



แผนภูมิโครงสร้างองค์กร

คณะกรรมการตรวจสอบ

ฝ่ายตรวจสอบภายใน

หัวหน้าเจ้าหน้าที่การเงิน

ศูนย์บริหารความเสี่ยง

รองผู้ว่าการ กลุ่มยุทธศาสตร์

- ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
- ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
- สำนักงานนโยบายแผน วิจัย และพัฒนา
- ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ (Training Center of SRT)

รองผู้ว่าการ กลุ่มอำนวยการ

- ฝ่ายการเงินและการบัญชี
- ฝ่ายการพัสดุ
- สำนักงานอาณานิคม
- สำนักงานแพทย์

รองผู้ว่าการ กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน

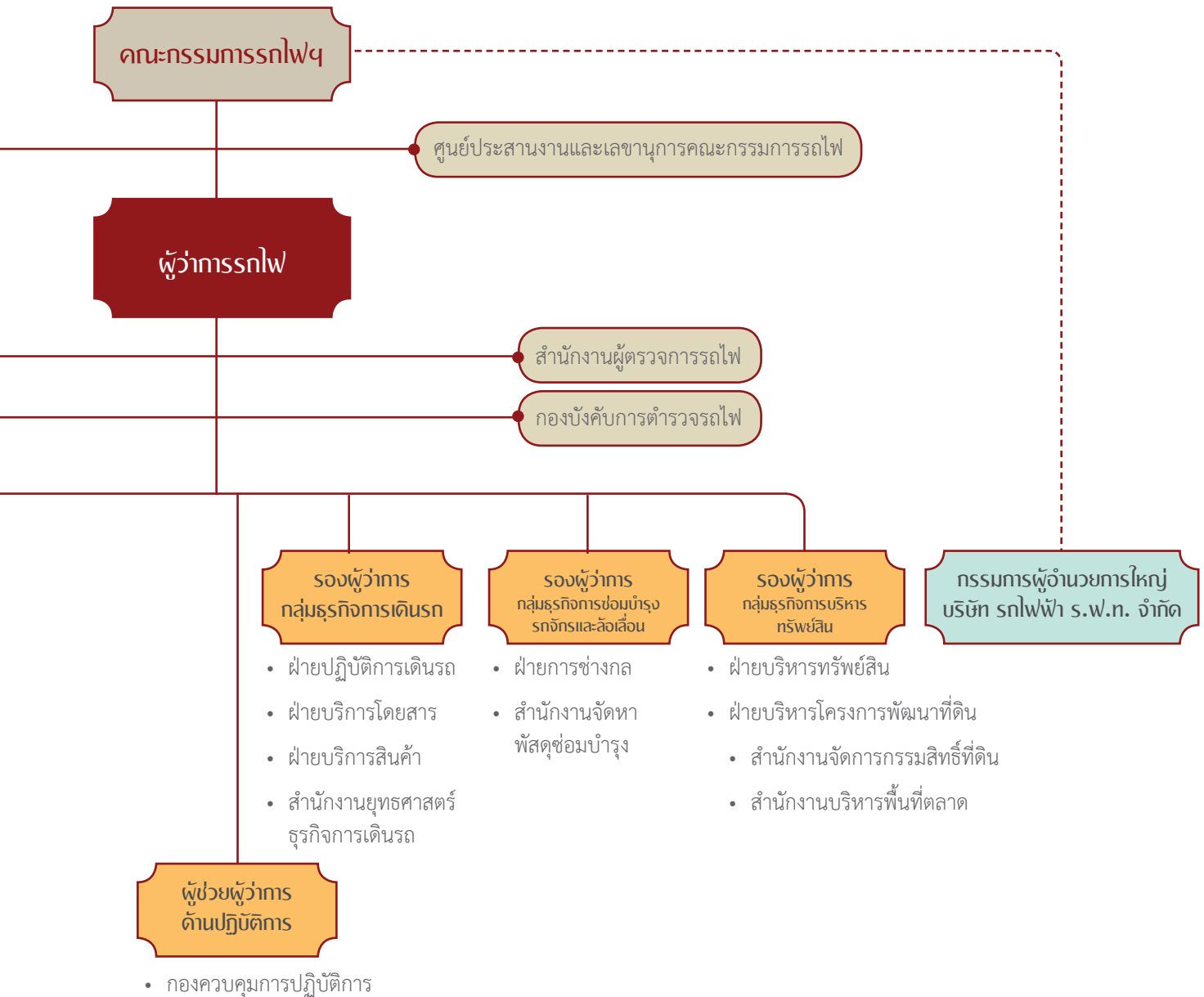
- ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
- ฝ่ายการช่างโยธา

รองผู้ว่าการ กลุ่มบริหารรถไฟฟ้า

- ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
- สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

ผู้ช่วยผู้ว่าการ ด้านบริหาร

- สำนักงานผู้ว่าการ
- ศูนย์ประชาสัมพันธ์



ที่มา : ข้อบังคับการรฟทแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 2.1 การแบ่งส่วนงานและอำนาจความรับผิดชอบของผู้บริหาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558
ปรับปรุงใหม่ 2/11/2558 ฝ่ายทรัพยากรบุคคล



การควบคุมภายใน

ฝ่ายตรวจสอบภายใน การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ 11/2559 ลงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2559 แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

1. นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการรถไฟฯ ประธานกรรมการ
2. นางอัญชลี เต็งประทีป กรรมการรถไฟฯ กรรมการ
3. รศ.ธัชวรรณ กนิษฐ์พงศ์ กรรมการรถไฟฯ กรรมการ

โดยมีนายนิธิต์ ตั้งระดมสิน ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ ตั้งแต่วันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 ถึงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ 10/2560 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 ข้อ 1 ให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในวันก่อนคำสั่งนี้มีผลบังคับให้พ้นจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ 7/2560 ลงวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2560 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

1. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ กรรมการรถไฟฯ ประธานกรรมการ
2. นางอัญชลี เต็งประทีป กรรมการรถไฟฯ กรรมการ

3. นายปิติ ดัชนีเกษม กรรมการรถไฟฯ กรรมการ

4. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เลขานุการ

และมีคำสั่งที่ 8/2560 ลงวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2560 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

1. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ กรรมการรถไฟฯ ประธานกรรมการ
2. นางอัญชลี เต็งประทีป กรรมการรถไฟฯ กรรมการ
3. นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ กรรมการรถไฟฯ กรรมการ
4. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เลขานุการ

และมีคำสั่งที่ 14/2560 ลงวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เรื่องเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) ตามคำสั่งที่ 8/2560 ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 14/2560 เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 มีมติให้เปลี่ยนองค์ประกอบคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ลำดับที่ 3 ใหม่เป็น ดังนี้
“3. นายบวร วงศ์สินอุดม กรรมการรถไฟฯ เป็นกรรมการ”

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ลงวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2559 ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฯ และคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจกระทรวงการคลัง ในปี พ.ศ. 2560 คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม และจำเป็น โดยมีการประชุมรวมทั้งสิ้น 6 ครั้ง มีผลการดำเนินงานสรุปได้ ดังนี้

ด้านการสอบทาน และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน

1. พิจารณาจัดให้มีการรายงานความคืบหน้าในการแก้ไข งบการเงินที่ยังไม่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี โดยได้มีการหารือร่วมกับเจ้าหน้าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เพื่อหาวิธี/แนวทางแก้ไขปัญห งบการเงินของการรถไฟฟ้า และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้า แต่งตั้ง คณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหา โดยมีบุคคลภายนอก และมี บุคลากรของการรถไฟฟ้า ที่เชี่ยวชาญทางด้านการบัญชีและ งบการเงิน เป็นกรรมการ
2. พิจารณาสอบทานและเสนอแนะเพิ่มเติมรายงานผล การตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน อาทิเช่น
 - การควบคุมภายในหลักประกันสัญญาการจัดซื้อ/จัดจ้าง ของฝ่ายการพัสดุ มีความเห็นสอดคล้องกับข้อเสนอแนะ ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ที่ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี กำหนดหลักเกณฑ์/แนวทาง/คำสั่งที่ชัดเจน ในการ ยื่นคำร้องขอคืนหลักประกันสัญญาเงินสด เพื่อให้ทุกฝ่าย/ สำนักงานถือปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน
 - การเบิกเงินสงเคราะห์ตกทอดแก่ทายาท มีความเห็น สอดคล้องกับข้อเสนอแนะของฝ่ายตรวจสอบภายใน แต่มีความเห็นเพิ่มเติมในส่วนของเอกสารที่ทายาทนำมา ยื่นคำร้องขอรับเงินสงเคราะห์ตกทอด ควรเชื่อมโยงกับ สำนักงานทะเบียนราษฎรได้ โดยใช้เลขประจำตัว

ประชาชนของผู้ตายสืบค้นข้อมูล เพื่อลดขั้นตอน/จำนวน เอกสารลดน้อยลง

- งานจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน มีความเห็นเพิ่มเติมให้ ฝ่ายการอาณัติสัญญาและโทรคมนาคม จัดทำต้นแบบ มาตรฐานของชุดเครื่องกั้นถนนให้สอดคล้องกับเทคโนโลยี ในปัจจุบัน
 - การจัดทำงบการเงิน มีความเห็นเพิ่มเติม ในประเด็นที่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน ตรวจพบการตั้งบัญชีลูกหนี้ค่าเช่า ที่ดินและอาคาร ไม่สามารถตรวจสอบยืนยันยอดลูกหนี้ จากสำเนาเอกสารสัญญาเช่าที่เก็บไว้ที่ ฝ่ายการเงินและ การบัญชีได้ เห็นควรให้ฝ่ายการเงินและการบัญชี ทำ หนังสือแจ้งไปยังหน่วยงานผู้มีหน้าที่จัดทำสัญญาเช่าให้ ยืนยันยอดลูกหนี้ค่าเช่าพร้อมส่งเอกสารสำเนาสัญญาเช่า ให้ตรวจสอบ
 - รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ มีความเห็นเพิ่มเติม ให้ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า พิจารณากำหนดหลักสูตรใน การจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์บรรจุไว้ ในการสัมมนาเป็นประจำทุกปี
 - การรักษาความปลอดภัยบนขบวนรถ การรถไฟฟ้า ควร ปรับปรุงโครงสร้างของสถานีให้เป็นระบบปิดที่มีการ ควบคุมการเข้า-ออก และติดตั้งเครื่องสแกนเพื่อตรวจสอบ ก่อนขึ้นขบวนรถ
3. พิจารณาปฏิทินแผนการดำเนินงานประจำปี 2560 (ตุลาคม พ.ศ. 2559 - กันยายน พ.ศ. 2560) ตามคู่มือ ปฏิบัติงานตรวจสอบภายในและคณะกรรมการตรวจสอบ ในรัฐวิสาหกิจ ปี 2555
 4. พิจารณาให้ความเห็นชอบวิธีการ/แนวทางแก้ปัญหาเพื่อ ลดจุดอ่อนในกระบวนการงานต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อระบบ การควบคุมภายใน

5. พิจารณานุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี 2560 และการทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี 2560 งวด 6 เดือนหลัง
6. พิจารณาให้ความเห็นชอบการปูนบ้ำเห็จความชอบ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 เป็นกรณีพิเศษมากกว่า 1 ชั้น (เพิ่มอีก 1/2 ชั้น)
7. พิจารณาการปูนบ้ำเห็จความชอบ ประจำปี 2561
8. พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งเลื่อนระดับพนักงาน ในฝ่ายตรวจสอบภายใน
9. พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งโยกย้ายพนักงาน ฝ่ายตรวจสอบภายใน
10. พิจารณาให้ความเห็นชอบคู่มือปฏิบัติงานตรวจสอบ ภายใน ประจำปี 2561
11. พิจารณานุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน ประจำปี 2560
12. มอบนโยบาย/แนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบ ประจำปี 2561
13. พิจารณานุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี 2561

ด้านระบบการควบคุมภายใน

1. พิจารณาความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ตาม รายงานผลการสอบทานการประเมิน การควบคุมภายใน ของผู้ตรวจสอบภายใน (แบบ ปส.) ประจำปี 2559
2. พิจารณาและมอบนโยบายในประเด็นของการให้ความสำคัญกับระบบการควบคุมภายในของกิจกรรมต่างๆ เช่น ความครบถ้วนของการบันทึกบัญชีต่างๆ กระบวนการจัดทำสัญญาต่างๆ มีจุดอ่อน/ปัญหาและอุปสรรคอย่างไร ที่ไม่สามารถดำเนินการต่อสัญญาได้อย่างต่อเนื่อง

ด้านการรายงานความเห็นเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อทราบและพิจารณา

1. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการตรวจสอบ การรถไฟฯ ตามรายงานผลการตรวจสอบการบริหารขนส่งสินค้า ระหว่างไอซีดีกับแหลมฉบัง เพิ่มเติมในกรณีที่สัญญา สิ้นสุดลง และอยู่ระหว่างดำเนินการสรรหาผู้ประกอบการ รายใหม่ เห็นควรเรียกผู้ประกอบการรายเดิมมาทำการ ตกลงอัตราค่าเช่าใหม่ หากผู้ประกอบการรายเดิม ไม่ยินยอมชำระค่าเช่าในอัตราใหม่ตามที่การรถไฟฯ เสนอ ให้ผู้ประกอบการขนย้ายทรัพย์สินของตนเองออกจากสถานี และส่งมอบสถานที่อยู่ในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้ การรถไฟฯ
2. พิจารณาเสนอความเห็นกรณีการตรวจสอบเรื่องร้องเรียน/บัตรสนเท่ห์ ตามบันทึกสั่งการจากการรถไฟฯ ของ ฝ่ายตรวจสอบภายใน เห็นว่าหน้าที่ของคณะกรรมการ ตรวจสอบการรถไฟฯ ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ควรเป็นงานเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบริหารงาน การสอบทานประสิทธิภาพ ประสิทธิผลการดำเนินงาน และสอบทาน ความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน จึง ขอให้คณะกรรมการรถไฟฯ กำหนดเป็นนโยบายให้การรถไฟฯ ไม่มอบหมายงานร้องเรียน/บัตรสนเท่ห์ ให้ฝ่ายตรวจสอบ ภายในดำเนินการตรวจสอบ แต่ให้การรถไฟฯ พิจารณา แต่งตั้งหน่วยงาน/คณะกรรมการเพื่อกลั่นกรองรับผิดชอบ โดยตรง

3. สอบทานกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2560

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าในปีที่ผ่านมาการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอในระดับหนึ่ง แต่อย่างไรก็ดีเพื่อให้มีระบบการกำกับดูแลที่ดี รวมถึงการปฏิบัติงานในด้านต่างๆ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ควรต้องกำหนดมาตรการและแผนการปรับปรุงเพื่อแก้ไขจุดอ่อนต่างๆ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

จากสรุปรายงานดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยใช้ความรู้ ความสามารถ และความระมัดระวัง รอบคอบ อย่างมีอิสระเพียงพอ ประกอบกับได้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ที่จะเสริมสร้างและพัฒนาการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ให้มีกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้น จนนำไปสู่ปัจจัยความสำเร็จของงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มต่อการรถไฟฟ้า ต่อไป

พลเรือเอก

(ทวีชัย บุญอนันต์)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ รายงานฉบับนี้อยู่ในขั้นตอนนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า พิจารณาและลงนามให้ความเห็นชอบ



การกำกับดูแลกิจการที่ดี

รายงานผลการดำเนินการของงานของคณะกรรมการตรวจสอบในงบประมาณปี 2560

หลักการและเหตุผล

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล โดยมุ่งเน้นบทบาทของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในการกำกับดูแลด้วยความรับผิดชอบ ต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ตามขีดความสามารถและประสิทธิภาพ ที่เพียงพอ มุ่งสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน มีความโปร่งใสในการดำเนินงานที่สามารถตรวจสอบได้ ด้วยการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสแก่ผู้เกี่ยวข้อง ส่งเสริมและพัฒนาการกำกับดูแลและจรรยาบรรณที่ดีในการดำเนินกิจการ เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย นำไปสู่การพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างยั่งยืน



ความหมาย

"ผู้บริหาร"

หมายความว่า ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย หัวหน้าหน่วยธุรกิจ ผู้ช่วยผู้ว่าการ ผู้อำนวยการฝ่าย วิศวกรใหญ่ ผู้ตรวจการรถไฟ หัวหน้าสำนักงาน รองผู้อำนวยการฝ่าย รองวิศวกรใหญ่ หรือบุคคลซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บริหารที่มีอำนาจหน้าที่คล้ายคลึงกันในการรถไฟแห่งประเทศไทย

"ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย"

หมายความว่า เจ้าของกิจการ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า ประชาชน คู่ค้า เจ้าหนี้ลูกหนี้ คู่แข่ง ตลอดจนไปถึงสังคมโดยรวม

"นโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ"

หรือที่เรียกว่า Statement of Directions: SOD หมายความว่า ความคาดหวังของภาครัฐในฐานะผู้ถือหุ้นที่มีต่อรัฐวิสาหกิจ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ของประเทศ ยุทธศาสตร์กระทรวง เจ้าสังกัด วัตถุประสงค์การจัดตั้งภารกิจและบทบาทของรัฐวิสาหกิจในปัจจุบัน เพื่อให้ภาครัฐนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ

"การกำกับดูแลกิจการที่ดี"

หมายความว่า การจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการสร้างประโยชน์ที่เหมาะสม

โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวม ซึ่งการจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย จะต้องสะท้อนถึงหลักสำคัญ 6 ประการ ดังนี้

1

หลักความรับผิดชอบ

Principles of Responsibility

ความรับผิดชอบต่อการตัดสินใจและผลการปฏิบัติหน้าที่ทั้งด้านบวกและด้านลบ
Responsibility to make decision and performance - positive and negative.

2

หลักความสำนึกในหน้าที่

Sense of awareness in one's duties

การตระหนักในสิทธิหน้าที่ โดยการปฏิบัติด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ

Be aware of one's own duties by performing with adequate capability and efficiency.

3

หลักความเสมอภาค

Sense of Equality

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรโดยสุจริต และจะต้องพิจารณาให้เกิดความเท่าเทียมกัน

Treat corporate stakeholder with integrity, taking into account the sense of equality.

4

หลักความโปร่งใส

Sense of Transparency

มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสแก่ผู้เกี่ยวข้องและสามารถตรวจสอบความถูกต้องชัดเจนได้

Information are transparently disclosed to related parties, with possibility to verify the adequacy.

5

หลักความโปร่งใส

Sense of Transparency

การส่งเสริมและพัฒนาการกำกับดูแลโดยมีจริยธรรมและจรรยาบรรณที่ดีในการดำเนินกิจการ

Promotion and Development of Corporate Governance adhering to ethics and code of conduct of business.

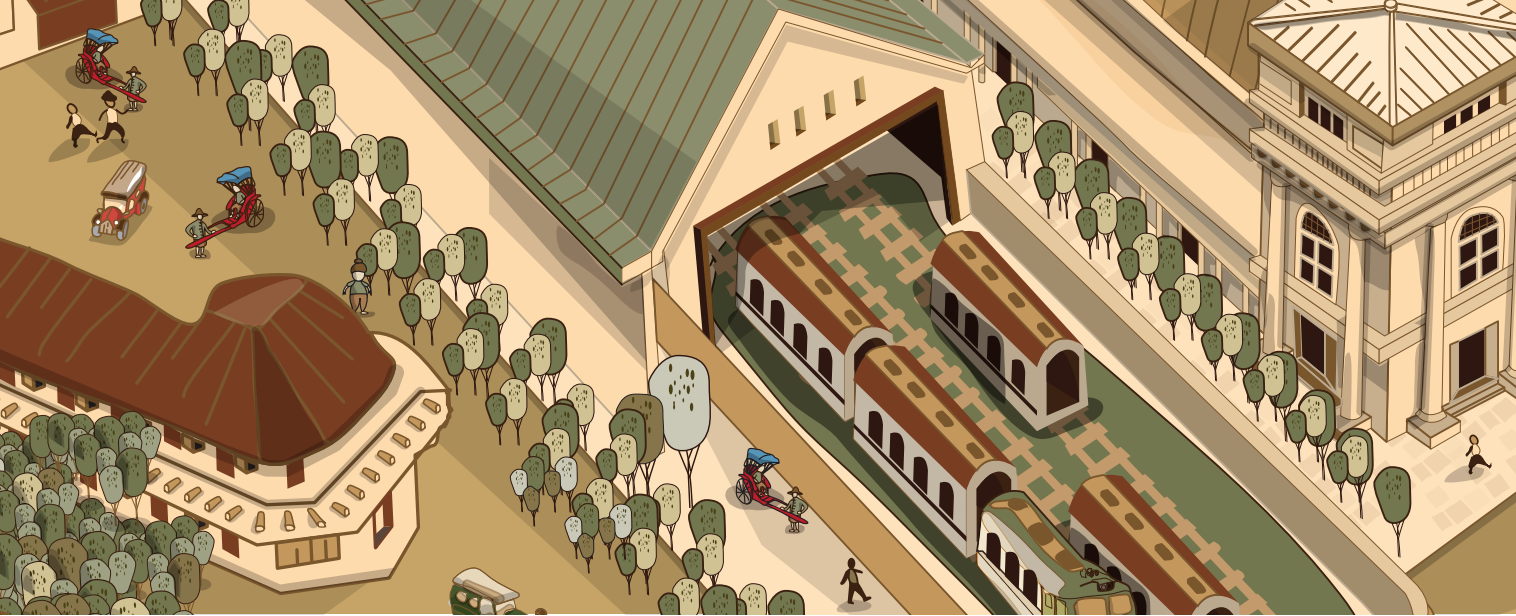
6

หลักการสร้างมูลค่าเพิ่ม

Sense to Create Added Value

การสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินกิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มมูลค่าใดๆ นั้นจะต้องเป็นการเพิ่มความสามารถในทุกด้านเพื่อการแข่งขัน

Add value to business operating for short and long term where such changes or adding value should be to enhance abilities in all aspects for competition.



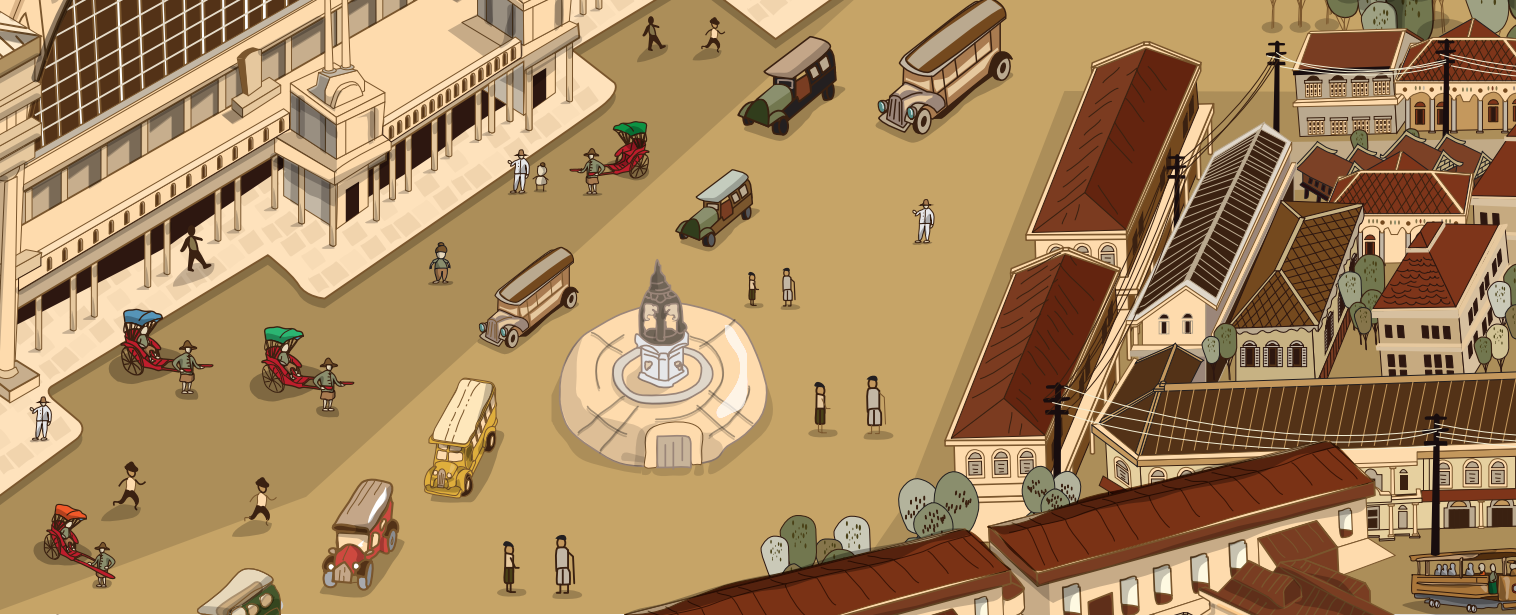
ความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี

1. เสริมสร้างระบบบริหารจัดการที่ดี โปร่งใส และมีมาตรฐาน ซึ่งจะช่วยให้องค์กรมีศักยภาพในการแข่งขันและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน
2. สร้างความเชื่อถือ และความมั่นใจแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
3. เป็นเครื่องมือการวัดผลดำเนินงานขององค์กร และช่วยปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
4. สร้างกรอบความรับผิดชอบของคณะกรรมการและผู้บริหาร ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย รวมทั้งเป็นการสร้างพันธะผูกพันเพื่อให้ฝ่ายบริหารใช้อำนาจภายในขอบเขตที่กำหนด
5. มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอ ถูกต้อง เชื่อถือได้ ครบถ้วน สม่าเสมอและทันเวลา
6. เป็นเครื่องมือป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีเจตนารมณ์และความมุ่งมั่นในการดำเนินกิจการ ให้มีการบริหารจัดการที่ดี มีคุณธรรม ความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ โดยยึดหลักการกำกับดูแลที่ดีดังนี้

1. คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทุกคนมุ่งมั่นที่จะนำหลักสำคัญในการกำกับดูแลกิจการที่ดีทั้ง 6 ประการ ได้แก่ (1) หลักความรับผิดชอบต่อ (2) หลักความสำนึกในหน้าที่ (3) หลักความเสมอภาค (4) หลักความโปร่งใส (5) หลักจริยธรรม (6) หลักการสร้างมูลค่าเพิ่ม นำมาใช้ในการจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภายในองค์กร เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวม



2. คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีบทบาทในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สอดคล้องกับนโยบายของผู้ถือหุ้น (Statement of Directions) โดยพิจารณาถึงปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าองค์กรมีระบบรายงานทางการเงินและการบัญชีมีความน่าเชื่อถือ
3. คณะกรรมการและผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเป็นผู้นำในด้านจริยธรรม เป็นตัวอย่างในการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจะสอดส่องดูแลแก้ไขปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความโปร่งใสเป็นธรรมและตรวจสอบได้
4. คณะกรรมการและผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้มีการติดตามประเมินผลพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อให้องค์กรเป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำในด้านการกำกับดูแลที่ดี

เป้าหมายการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

เป้าหมายการดำเนินงาน เพื่อที่จะพัฒนาองค์กรให้เป็น

รัฐวิสาหกิจชั้นนำ ของประเทศในด้าน การกำกับดูแลที่ดี

**Goals of the Good
Corporate Governance**
The goal is to evolve
organization into leading
state enterprises of
the country for its good
corporate governance.



การบริหารความเสี่ยง

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบตามหลักการของ COSO - ERM และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับทิศทางที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลังกำหนด โดยได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงและกำหนดแนวทางในระดับนโยบาย และมีการแต่งตั้งคณะทำงานบริหารความเสี่ยง เพื่อดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยง และกำกับให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการถ่ายทอดให้ผู้บริหารและบุคลากรตระหนักถึงความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยง โดยได้มีการกำหนดนโยบายให้ทุกหน่วยงานทราบและเป็นแนวทางในการดำเนินงาน ดังนี้

นโยบายการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฯ ประจำปี 2560

คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตระหนักถึงความสำคัญในการเตรียมการหรือป้องกันต่อความเสี่ยงที่ทำให้งานไม่ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์กร จึงมุ่งมั่นดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยครอบคลุมความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน การเงิน และการปฏิบัติตาม

กฎระเบียบ/กฎหมาย และให้ทุกคนในองค์กรมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงอันก่อให้เกิดการกำกับดูแลองค์กรที่ดี ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงประจำปี 2560 เพื่อเป็นการเน้นย้ำสร้างความมุ่งมั่นในการดำเนินการ ดังนี้

1. การบริหารความเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ทุกคนทุกระดับ
2. กระบวนการบริหารความเสี่ยงต้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนการดำเนินงาน รวมถึงให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานตามปกติ
3. มีการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้
4. มีการติดตามและประเมินผลการบริหารความเสี่ยง
5. มีการทบทวนและปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
6. มีการปลูกฝังให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมในการปฏิบัติงานขององค์กร เพื่อสร้างสรรค์มูลค่าให้กับองค์กร (Value Creation)

ผลการบริหารความเสี่ยงปี 2560 สรุปได้ดังนี้

ประเภท Type	ปัจจัยเสี่ยง Risk factors	ก่อนบริหาร Before implementation	ค่าที่ยอมรับได้ Acceptable value	หลังบริหาร After implementation
		ระดับ Level	ระดับ Level	ระดับ Level
O	RF 1 อุบัติเหตุจากการเดินรถ RF 1 Accident from train operation	H	M	M
O	RF 2 การก่อความไม่สงบในเขตการรถไฟฯ บริเวณพื้นที่ เสี่ยงภัยชายแดนภาคใต้ RF 2 Civil disorder in railway zone in risk areas of southern border provinces	H	L	M
O	RF 3 การเกิดอาชญากรรมในพื้นที่ของการรถไฟฯ RF 3 Crime within area of railway zone	H	M	E
O	RF 5 ความไม่ตรงต่อเวลาของขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ รุ่นใหม่ RF 5 Non-punctuality of new commercial trains	E	L	M
O	RF 6 ความไม่ตรงต่อเวลาของขบวนรถโดยสาร เชิงพาณิชย์อื่นๆ RF 6 Non-punctuality of other commercial trains	H	M	H
O	RF 7 ความไม่ตรงต่อเวลาของขบวนรถโดยสารสังคม RF 7 Non-punctuality of social passenger trains	H	M	M
O	RF 8 ความไม่ตรงต่อเวลาของขบวนรถสินค้า RF 8 Non-punctuality of freight trains	E	M	E
S	RF 9 ความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ต่ำกว่าแผนงาน RF 9 Project progress of double track train construction is delay from the plan	E	L	E
S	RF 10 ความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างระบบรถไฟ ชานเมืองสายสีแดงต่ำกว่าแผนงาน RF 10 Project progress of suburban train construction - Red Line is delayed from the plan.	E	M	L
S	RF 11 การพัฒนาระบบสารสนเทศ ERP ไม่เป็นไปตามแผน (ระบบ HRIS) RF 11 ERP Development is not in accordance with plan (HRIS)	E	M	M
O	RF 12 การขาดแคลนอัตรากำลัง RF 12 Man power shortage	H	M	H

ประเภท Type	ปัจจัยเสี่ยง Risk factors	ก่อนบริหาร Before implementation	ค่าที่ยอมรับได้ Acceptable value	หลังบริหาร After implementation
		ระดับ Level	ระดับ Level	ระดับ Level
F	RF 13 การจัดทำงานการเงินล่าช้า RF 13 Delay in preparation of financial statement	E	M	E
F	RF 14 การเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามเป้าหมาย RF 14 Allocation of investment budget is not in accordance with target	E	M	E
F	RF 18 รายได้จากการโดยสารไม่เป็นไปตามเป้าหมาย RF 18 Revenue from passenger fare does not meet the target.	H	M	M
F	RF 19 รายได้จากการขนส่งสินค้าไม่เป็นไปตามเป้าหมาย RF 19 Revenue from product shipment does not meet target	E	M	M
F	RF 20 รายได้จากการบริหารทรัพย์สินไม่เป็นไปตามเป้าหมาย RF 20 Revenue from asset management does not meet target	H	M	M
F	RF 21 ความเสี่ยงเรื่องค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงกว่าเป้าหมาย RF 21 Risks when operating expenses exceed target	E	M	E

หมายเหตุ : ระดับความเสี่ยง L = น้อย M = ปานกลาง H = สูง E = สูงมาก
Note : Risk Level L = Low M = Medium H = high E=veryhigh

ระบบการควบคุมภายในของการรถไฟฯ

การรถไฟฯ ได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญในการจัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานต่างๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล โดยได้นำกรอบการควบคุมภายในของ COSO 2013 มาประยุกต์ใช้กับการปฏิบัติงานในกิจกรรมหลักที่มีความสำคัญต่อการรถไฟฯ นอกจากนี้ ยังกำหนดให้มีการประเมินผลการควบคุมภายในด้วยตนเอง (Control Self-Assessment: CSA) ของแต่ละหน่วยงานย่อย ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ข้อ 6 ซึ่งการรถไฟฯ ได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้กำกับดูแล และคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับการ

ควบคุมภายในอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้งซึ่งการรถไฟฯ ได้ถือปฏิบัติตามแนวทางจากการประเมินผลการควบคุมภายในด้วยตนเองดังกล่าว หากพบว่ามีความเสี่ยงหรือจุดอ่อนใดที่มีโอกาสจะเกิดขึ้น หน่วยงานย่อยจะดำเนินการหาแนวทางหรือแผนในการปรับปรุงเพื่อลดความความเสี่ยงหรือจุดอ่อนนั้นลง ไม่ส่งผลเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของกิจกรรมทั้งในด้านประสิทธิผลและประสิทธิภาพ ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินและที่มีใช้ทางการเงิน รวมทั้งการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง



ในการประเมินผลการควบคุมภายในด้วยตนเอง (CSA) สำหรับการรถไฟฯ ถือเป็นหัวใจสำคัญในการปรับปรุงการควบคุมภายในของกิจกรรมหลักต่างๆ ของการรถไฟฯ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานย่อยโดยผู้ปฏิบัติงานระดับต่างๆ ได้มีส่วนร่วมในการพิจารณาเพื่อทบทวนและปรับปรุงการควบคุมภายในตามภารกิจงานที่ตนรับผิดชอบให้มีความโปร่งใส มีการถือปฏิบัติตามประมวลจริยธรรมให้มีความสำคัญในการทบทวน/ปรับปรุงคู่มือ การสอบทานงาน การแบ่งแยกหน้าที่ การดูแลรักษาทรัพย์สิน การควบคุมระบบสารสนเทศ และการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความเชื่อมั่นที่ดีต่อการปฏิบัติงานของการรถไฟฯ

ในปี 2560 การรถไฟฯ จึงได้มีการพัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง (e-CSA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้หน่วยงานย่อยต่างๆ สามารถทำการประเมินการควบคุมภายในของตนเองได้อย่างถูกต้องตามหลักการ มีความสะดวกรวดเร็ว สามารถรายงานผลต่างๆ ให้ผู้บริหารระดับสูงได้รับทราบได้รวดเร็วขึ้น และคาดหวังว่า e-CSA จะมีส่วนช่วยทำให้การปรับปรุงการควบคุมภายในเป็นไปอย่างทันเหตุการณ์ ส่งผลให้กิจกรรมหลักต่างๆ บรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่การรถไฟฯ กำหนดไว้



กองการต่างประเทศ สำนักงานผู้ว่าการแห่งประเทศไทย

การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ 38

การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ 38 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 17 - 20 ตุลาคม 2559 ณ เมืองยอกยาคารตา ประเทศอินโดนีเซีย โดยการรถไฟอินโดนีเซีย (รฟอ.) เป็นเจ้าภาพจัดประชุม การรถไฟฯ ได้มอบให้นายวรวิทย์ มาลา รองผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนและผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการประชุมฯ โดยมีผู้แทนและผู้สังเกตการณ์จากการรถไฟต่างๆ เข้าร่วมการประชุม ประกอบด้วย การรถไฟกัมพูชา (รฟก.) องค์การรถไฟลาว (อพล.) การรถไฟมาเลเซีย (รฟม.) การรถไฟพม่า (รฟพ.) และการรถไฟเวียดนาม (รฟว.)



การประชุมฯ ประกอบด้วยการประชุมกลุ่มย่อย 3 กลุ่ม ผู้แทนและผู้สังเกตการณ์ของการรถไฟฯ ได้นำเสนอหัวข้อและบรรยาย ดังนี้

1. กลุ่มผู้ว่าการ

- Railway Cooperation on High Speed Rail (ความร่วมมือเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง)
- Double Track Project in Thailand (โครงการรถไฟทางคู่ในไทย)

2. กลุ่มการตลาดและการปฏิบัติการ

- SRT Digital Transformation from ICT Master Plan to Digital Economy (การปฏิรูปการรถไฟฯ จาก ICT Master Plan สู่ Digital Economy)
- Private Sector Participation in Cement Haulage (ความร่วมมือภาคเอกชนในการลากจูงขบวนรถบรรทุกปูนซีเมนต์)
- SRT's Role of Marketing Development: Chatuchak Weekend Market (บทบาทของการรถไฟฯ ในการพัฒนาตลาดนัดจตุจักร)

- The Strategy of Train Service between Thailand and Neighboring Countries: Thailand's Perspective (กลยุทธ์ด้านการให้บริการรถไฟระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในมุมมองของไทย)

3. กลุ่มเทคนิค

- Progress of SKRL Project in Thailand (ความคืบหน้าโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ - กรุงเทพมหานครในประเทศไทย)
- Developing Mode Choice for Containerized Freight Transportation: A Case Study of Lat Krabang Inland Container Depot and Laem Chabang Port (การพัฒนาแบบจำลองพฤติกรรมทางเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์: กรณีศึกษาศูนย์บรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาตคราบัง และท่าเรือแหลมฉบัง)
- Increasing Rubber Use in Rail Transport Sector: A case Study of Rubber Rail Pad (การใช้ยางพาราในภาคการขนส่งทางราง : กรณีศึกษาแผ่นรองยาง)
- Design Modification of Red Line Project for Better Utilization (การปรับเปลี่ยนแบบโครงการระบบไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดียิ่งขึ้น)
- Warning Traffic Light Controlling by Radar Sensor System (ระบบเรดาร์เซ็นเซอร์ควบคุมสัญญาณไฟเตือนจราจร)

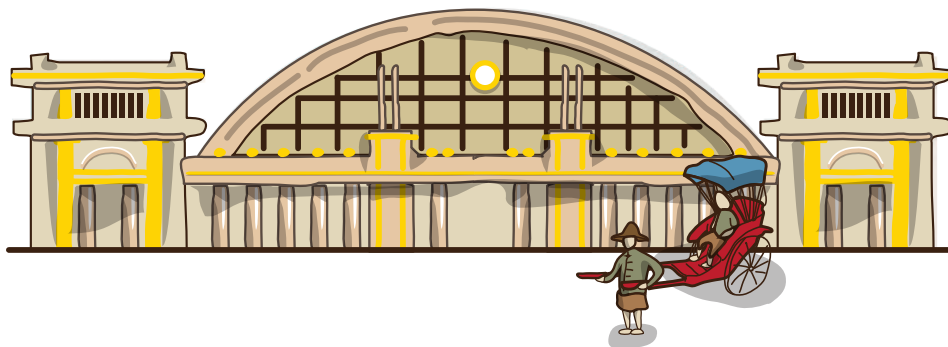


การจัดการต้อนรับคณะเจ้าหน้าที่จาก East Japan Railway Culture Foundation (EJRCF)

East Japan Railway Culture Foundation (EJRCF) เป็นหน่วยงานในบริษัทรถไฟตะวันออก (JR East) ของประเทศญี่ปุ่น ได้ให้ทุนแก่พนักงานการรถไฟฯ ไปฝึกอบรมที่ East Japan Railway Company (JR East) มาตั้งแต่ปี 2536 (1993) มีระยะเวลาการฝึกงาน 2 - 5 เดือน เป็นเวลา 24 ปี มีพนักงานการรถไฟฯ ได้ทุนแล้วจำนวน 42 คน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่การรถไฟของทั้งสองประเทศและกระชับความสัมพันธ์ระหว่างการรถไฟฯ มูลนิธิ East Japan Railway Culture Foundation และบริษัท East Japan Railway Company โดยการฝึกอบรมและการศึกษาเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถไฟของประเทศญี่ปุ่น ในปี 2560 นี้ EJRCF ได้ให้ทุน นายปฐุตพงษ์ บุญแก้ว วิศวกร 8 ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง ไปฝึกอบรมในระหว่างวันที่ 13 กันยายน - 20 พฤศจิกายน 2560 ภายใต้วีซ่า Construction โดย EJRCF จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการฝึกอบรมทั้งหมด

นอกจากนี้ ยังมีทุน JR East Follow - up ซึ่งเป็นทุนที่มอบให้กับผู้ที่เคยผ่านการอบรม JR East Fellowship มาแล้ว และได้เลื่อนตำแหน่งขึ้นหลังจากได้รับการอบรม เป็นหลักสูตรระยะสั้นจำนวน 10 - 10 วัน โดยเริ่มต้นตั้งแต่ปี 2555 (2012) มีพนักงานการรถไฟฯ รับทุนนี้แล้ว 5 คน โดยในปี 2560 ได้ให้ทุนแก่นายพิเศษศักดิ์ ฤทธิพัฒน์ วิศวกรกำกับการกองเครื่องกลบำรุงทาง ประแจ และเชื่อมราง ฝ่ายการช่างโยธา ซึ่งมีกำหนดเดินทางไปเข้ารับการฝึกอบรมที่ประเทศญี่ปุ่น ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561

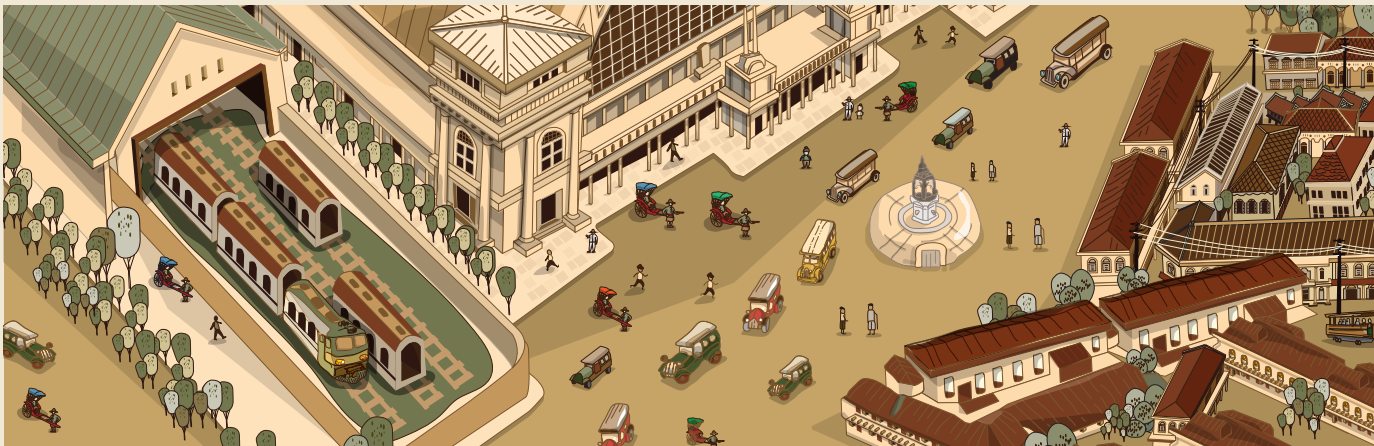
นอกจากนี้ ทางคณะ EJRCF และ JR East ได้เดินทางมาประเทศไทยเพื่อเข้าพบผู้บริหาร ลงนามในข้อตกลงของโครงการทุน JR East Fellowship และกองการต่างประเทศ ได้นำคณะศึกษาดูงาน ณ สถานีกรุงเทพ สถานีชุมทางแก่งคอย และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-แก่งคอย (การเจาะอุโมงค์พระพุทธราย)



สถานีที่ 3

More...Remarkable Success

มากกว่าความสำเร็จที่โดดเด่น



โครงการที่สำคัญที่ประสบความสำเร็จแล้วที่ผ่านมา คือการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นเลิศในการบริการระบบรางที่สะดวก ตรงเวลา และปลอดภัย เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะผู้โดยสารระดับกลางและระดับบนที่มีกำลังซื้อและต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง คาดว่าสามารถถึงที่หมายปลายทางได้เร็วขึ้นเฉลี่ย 3 ชั่วโมง น่าจะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณปีละ 1.073 ล้านคน และก่อให้เกิดรายได้เฉลี่ยประมาณปีละ 1,250.9 ล้านบาท อัตราผลตอบแทน (FIRR) ร้อยละ 11.0

Our recent successful significant project is provision of new 115 trains for commercial purpose to achieve the excellence of convenient, punctual and safe rail transit system, to enhance performance and services of commercial rail transit. Main focus is on medium range and upper range passengers who possess purchasing power and prefer convenient travel. Our new commercial train is, averagely, 3 hours faster than general train. It is expected that there will be approximately 1.073 million passengers per annum, generating approximately 1,250.9 million baht per annum, and FIRR stands at 11.0%.



จุดเด่นในรอบปี

วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2559

"คลองผดุงสุโขทัย คมนาคมเชื่อมไทย เชื่อมโลก"

กระทรวงคมนาคม เชิญชวนประชาชนที่ร่วมงาน "คลองผดุงสุโขทัย คมนาคมเชื่อมไทย เชื่อมโลก" ระหว่างวันที่ 5 ถึง 25 ตุลาคม 2559 ตั้งแต่เวลา 10.00 - 19.00 น. ณ ตลาดคลองผดุงกรุงเกษม (ข้างทำเนียบรัฐบาล) ร่วมซื้อสินค้าทั้งอุปโภค

บริโภคจาก 4 ภาค และบริการด้านการขนส่งจากหน่วยงานในสังกัดในราคาพิเศษหรือแถมของที่ระลึก เช่น บัตรโดยสารเครื่องบิน บัตรรถไฟฟ้า ขสมก. บขส. รฟท. บัตรโดยสารทางเรือ รวมถึงบริการรับชำระภาษีรถยนต์ ร่วมชมนิทรรศการด้านการขนส่งด้านความปลอดภัย ด้านนวัตกรรม และโครงการที่สำคัญต่างๆ อีกทั้งยังสามารถเข้าร่วมกิจกรรมอื่นๆ ในแต่ละวัน ฟรี





วันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟฯ เผยตำรวจมักกะสันรวบตัวคนร้ายก่อคดี
ปาของแข็งใส่ขบวนรถไฟ ระหว่างสถานีคลองตัน-หัวหมาก
จนทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ชี้ผู้กระทำผิดเป็นเยาวชน
ที่ก่อเหตุด้วยความคึกคะนอง และให้เจ้าหน้าที่ดำเนินคดี
ตามกฎหมายต่อไป ด้านผู้ว่าการรถไฟฯ กำชับตำรวจรถไฟ
เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ยกระดับมาตรฐานดูแลความปลอดภัยแก่
ผู้โดยสาร จัดชุดตระเวนตรวจจุดเสี่ยงป้องกันเหตุร้าย
พร้อมขอความร่วมมือประชาชนและคนในชุมชน 2 ข้างทางรถไฟ
ให้ช่วยตักเตือนและแนะนำบุคคลใกล้ชิดมิให้กระทำความผิด
ในลักษณะนี้อีก

นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผย
ความคืบหน้าเหตุคนร้ายไม่ทราบจำนวน ใช้นวมแข็งขว้างปา
เข้าใส่ขบวนรถธรรมดาที่ 277 ขณะเดินรถถึงระหว่างสถานี
คลองตัน-หัวหมาก ส่งผลให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ 2 ราย
เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ จึงได้แจ้งความดำเนินคดีที่สถานีตำรวจ
มักกะสัน จนในที่สุด เจ้าหน้าที่ตำรวจก็สามารถจับกุมผู้กระทำผิด
ได้แล้ว ซึ่งเป็นเยาวชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงเขตทางรถไฟ
แต่เนื่องจากผู้กระทำผิดเป็นเยาวชนอายุไม่ถึง 18 ปี จึงขอสงวน
ในการเปิดรายชื่อต่อสาธารณะ

นายวุฒิชิตกล่าวว่า ยังได้ให้นโยบายการยกระดับมาตรฐาน
การรักษาความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารรถไฟอย่างเต็มที่ โดยขอ
ความร่วมมือให้ตำรวจรถไฟ และสั่งการให้เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ
ที่อยู่ประจำทั้งสถานี และบนขบวนรถไฟเพิ่มความเข้มงวดในการ
ตรวจตราดูแลความเรียบร้อย ความปลอดภัยทั้งภายในสถานี
และบนขบวนรถไฟมากยิ่งขึ้น รวมทั้งขอความร่วมมือเจ้าหน้าที่
ตำรวจในท้องที่ ให้ส่งชุดสายตรวจ ดูแลความเรียบร้อยในจุดที่
เคยเกิดเหตุ หรือจุดเสี่ยงที่อาจเกิดเหตุขึ้นในทุกพื้นที่
เนื่องจากกำลังใกล้ถึงฤดูกาลท่องเที่ยวซึ่งจะมีผู้ใช้บริการรถไฟ
จำนวนเพิ่มขึ้น หากปล่อยไว้อาจทำให้เกิดเหตุการณ์ร้ายแรง
เช่นนี้อีกได้

นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังได้เพิ่มการดูแลความปลอดภัยของ
ผู้โดยสาร โดยตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2559 ที่ผ่านมา โดยจัดทำ
ประกันอุบัติเหตุผู้โดยสารรถไฟไทยกับบริษัท เมืองไทยประกันภัย
สำหรับคุ้มครองการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟ และ
เจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ที่ปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ หรือ
ขณะกำลังขึ้น-ลงขบวนรถไฟที่เดินทางทั้งภายในประเทศและ
ต่างประเทศ ซึ่งให้ความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลสูงสุดรายละ
30,000 บาท และหากร้ายแรงจนถึงขั้นเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
บนรถไฟหรือที่เกิดจากการรถไฟฯ จะได้เงินความคุ้มครองค่าสินไหม
รายละ 300,000 บาท อีกด้วย



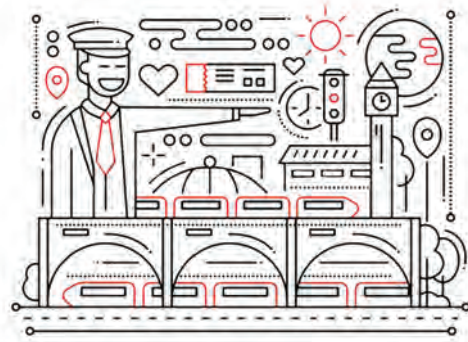
วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟฯ สนธิกำลังตำรวจ จับกุม 6 ผู้กระทำความผิด แอบอ้างชื่อ การรถไฟฯ เรียกเก็บค่าจอดรถฝั่งทิศเหนือของโรงพยาบาลศิริราช ติดริมแม่น้ำใกล้หลวงพ่อบุญน้อย วัดอมรินทรารามวรวิหาร โดยมีข้อด้วยกฎหมาย ด้านผู้ว่าการรถไฟฯ ยืนยันไม่มียกยบาย ให้สัมปทานจัดเก็บค่าจอดรถใดๆ พร้อมชี้แจงพื้นที่ดังกล่าวได้ ส่งมอบให้กรุงเทพมหานครไปพัฒนาปรับปรุงแก้ไขปัญหาการ จราจรบริเวณถนนอรุณอมรินทร์และพื้นที่โดยรอบตามโครงการ สถาบันการแพทย์สยามมินทรราช เพื่อพัฒนาศิริราชสู่ สถาบันการแพทย์ชั้นนำในเอเชียอาคเนย์ ตั้งแต่ปี 2555 สืบเนื่องจากกรณีสื่อมวลชนได้มีการนำเสนอข่าวเรื่องมาเพีย รีดค่าจอดรถฝั่งทิศเหนือของโรงพยาบาลศิริราช ติดริมแม่น้ำ ใกล้หลวงพ่อบุญน้อย วัดอมรินทรารามวรวิหาร พร้อมกับ แอบอ้างว่าได้รับสิทธิสัมปทานการจัดเก็บค่าจอดรถอย่างถูกต้อง จากการรถไฟแห่งประเทศไทย

จากกรณีดังกล่าว การรถไฟฯ ไม่ได้นิ่งนอนใจกับปัญหาที่ เกิดขึ้น เพราะถือว่าส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ และเป็นการเอาเปรียบทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน และในวันที่ 5 ตุลาคม 2559 เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ สนธิกำลัง ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ เจ้าหน้าที่กองร้อยรักษาความ สงบเรียบร้อย ป.พัน 109 ลงพื้นที่ตรวจสอบปัญหาที่เกิดขึ้น

จนสามารถจับกุมกลุ่มผู้กระทำความผิดได้จำนวน 6 คน ที่เข้ามา จัดเก็บเงินค่าจอดรถในพื้นที่ดังกล่าว ในอัตราคันละ 40 - 120 บาท โดยมีข้อด้วยกฎหมายและมีได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ ซึ่งการรถไฟฯ ได้เข้าดำเนินการแจ้งความกับพนักงานสอบสวน เพื่อดำเนินคดีกับบุคคลดังกล่าวในข้อหาบุกรุก เพื่อให้ดำเนินคดี ทางกฎหมายขั้นเด็ดขาด

นอกจากนี้ การรถไฟฯ จะดำเนินการประสานงานความร่วมมือ ไปยังสถานีตำรวจรถไฟธนบุรี กองกำกับการ 1 กองบังคับการ ตำรวจรถไฟ หน่วยงานความมั่นคงในพื้นที่และกรุงเทพมหานคร ร่วมกันเข้าตรวจสอบและกวาดล้าง เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ ดังกล่าวขึ้นอีก





วันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟฯ ร่วมกับหน่วยเฉพาะกิจธนราธิวาส 30 และ
วัดราษฎร์สโมสร อำเภอรือเสาะ จังหวัดนราธิวาส
สนับสนุนโครงการวัดราษฎร์สโมสร ช่วยเหลือเกษตรกร
ชาวสวนลองกอง 3 จังหวัดชายแดนใต้ โดยวัดราษฎร์สโมสร
รับซื้อผลผลิตลองกองจากชาวสวนที่ประสบปัญหาาราคาตกต่ำ
มาจำหน่ายในพื้นที่กรุงเทพฯ ในราคาถูก

การรถไฟฯ ตระหนักถึงความสำคัญของเกษตรกรในพื้นที่
3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งปัจจุบันกำลังประสบกับปัญหา
ผลผลิตราคาตกต่ำ จึงได้ให้ความร่วมมือสนับสนุนพื้นที่
จำหน่ายลองกอง เพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้กับชาวบ้าน ซึ่งมี
จุดจำหน่าย 2 แห่งคือ สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) บริเวณ
ชานชาลาที่ 10 และตลาด อตก. เขตจตุจักร โดยเริ่มจำหน่าย
จนถึงวันอังคารที่ 1 พฤศจิกายน 2559 การรถไฟฯ หวังว่า
การร่วมมือในครั้งนี้จะเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างขวัญกำลังใจให้
กับเกษตรกรในพื้นที่ และช่วยให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น



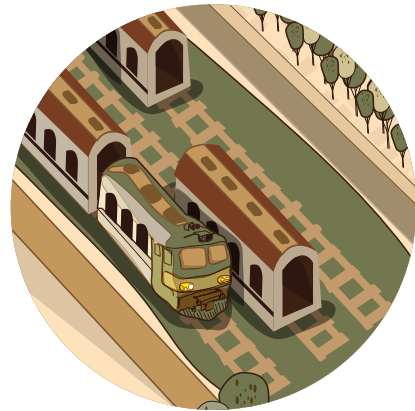


วันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟฯ ร่วมมือกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ แก้ไขปัญหาคนไร้ที่พึ่งตามโครงการ “วันผู้ใช้ชีวิตในที่สาธารณะโลก ประจำปี 2559”

พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เปิดงาน “วันผู้ใช้ชีวิตในที่สาธารณะโลก ประจำปี 2559 (World Homeless Day)” เพื่อให้บริการและสวัสดิการสำหรับคนไร้บ้าน คนไร้ที่พึ่ง ผู้ใช้ชีวิตในที่สาธารณะ พร้อมปล่อยชุดปฏิบัติการกองอำนวยการแก้ไขปัญหาคนไร้ที่พึ่ง คนขอทาน เพื่อให้บริการตามสถานีรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีนายวุฒิชัย กล้วยามิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยนายทองศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ พ.ต.อ.สุรพงษ์ รัตนอมจิตร รักษาการแทนผู้บังคับการตำรวจรถไฟและคณะร่วมให้การต้อนรับ โดยที่ผ่านมารถไฟฟ้า ได้ให้ความร่วมมือ

กับกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กลุ่มเอ็นจีโอ มูลนิธิ ดำเนินการจัดระเบียบคนด้อยโอกาสที่อาศัยอยู่ในบริเวณสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ตามนโยบาย 3 ส. ของการรถไฟฯ คือ สะอาด สวยงาม สะดวก และเป็นการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ โดยได้นำคนด้อยโอกาสไปฝึกฝนอาชีพ ติดต่อหาเครือข่ายครอบครัว และจัดหาที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมให้





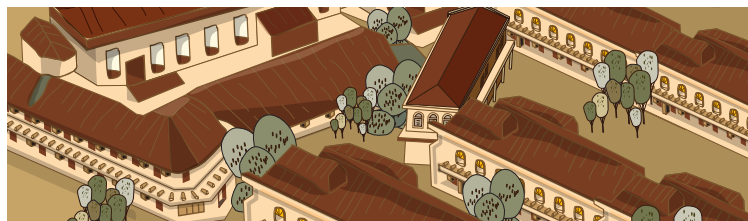
วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟฟ้า จัดทำโครงการถนนตัดผ่านทางรถไฟสายแม่น้ำช่วงถนนพระราม 3 เสริมเรียบร้อยแล้ว เตรียมเปิดให้ประชาชนใช้สัญจร ตั้งแต่เวลา 16.00 น. ของวันที่ 11 ตุลาคม 2559 เป็นต้นไป มั่นใจช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดขณะขึ้นสะพานและบรรเทาปัญหาจราจรในพื้นที่โดยรอบถนนพระราม 3 ถนนพระราม 4 ถนนสาทรเหนือ ถนนวิฑู และถนนสีลม

สืบเนื่องจากการที่รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และกระทรวงคมนาคม ได้มีนโยบายเร่งด่วนแก้ไขปัญหารถติดในเมืองหลวงและปริมณฑล พร้อมกับมีนโยบายจากที่ประชุมบูรณาการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหารถติดในพื้นที่ยานยนต์สาธารณะและปริมณฑล ซึ่งมี พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมเป็นประธาน ได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้า เร่งดำเนินโครงการสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟสายแม่น้ำ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณถนนพระราม 3 และละแวกใกล้เคียง

สำหรับโครงการสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟสายแม่น้ำ บริเวณถนนพระราม 3 เป็นโครงการที่มีการบูรณาการความร่วมมือระหว่างรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร และกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยการรถไฟฟ้า ได้เป็นเจ้าของพื้นที่ และมีหน้าที่ในการปรับปรุงพื้นที่ของการรถไฟฟ้า ให้มีความพร้อม จากนั้น

ได้ประสานความร่วมมือไปทางกรุงเทพมหานครเพื่อให้เข้ามาดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวถนนจราจรด้วยการลาดแอสฟัลต์จนแล้วเสร็จ โดยใช้เวลาการปรับปรุงโดยรวมเพียง 1 เดือนเท่านั้นนับตั้งแต่ได้รับนโยบาย สามารถเปิดให้ประชาชนใช้สัญจรเดินทางไปได้ การสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟสายแม่น้ำจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในถนนพระราม 4 ถนนพระราม 3 ถนนรัชดาภิเษกจากแยกโกสุมพิสัย ถนนสุนทรโกษา รวมถึงแก้ปัญหาคอขวดระหว่างทางลงสะพานข้ามห้าแยก ณ ระนอง กับพื้นราบถนนขาเข้าได้เป็นอย่างดี เพราะสภาพการจราจรมีรถลงจากสะพาน 2 ช่องทางมารวมกับรถพื้นราบจากแยก ณ ระนอง อีก 3 ช่องทางรวมเป็น 5 ช่องทาง แต่เมื่อขึ้นสะพานข้ามทางรถไฟสายแม่น้ำจะเหลือ 2 ช่องทางเดินรถเท่านั้น ทำให้เกิดปัญหาจราจรสะสมติดยาวไปถึงถนนพระราม 4 กระทั่งสู่ถนนสาทรเหนือ ถนนวิฑู และถนนสีลม ตามลำดับ

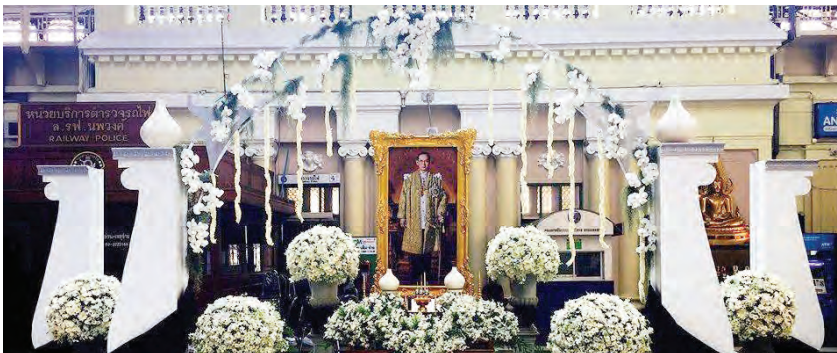




วันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทย นำโดยนายวุฒิชัย ภัลลยานมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้าง ตลอดจนผู้โดยสารรถไฟ ร่วมจัดกิจกรรม "รวมพลังคนรถไฟ ร้อยดวงใจ

ถวายความภักดี" เพื่อร่วมกันสวดโพชฌังคปริตร บริเวณโถงกลางสถานีกรุงเทพ เพื่อถวายพระพรพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ให้ทรงหายจากพระอาการประชวรโดยเร็ว



วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2559

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายวุฒิชัย ภัลลยานมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมตรวจเยี่ยมโครงการข่ายคมนาคมบริเวณสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับประชาชนที่เดินทางเข้าร่วมพระราชพิธีพระบรมศพฯ

การรถไฟฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายของนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางมาร่วมถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศร

รามธิบดี จักรีนฤพดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร โดยได้บูรณาการกับหน่วยงานขนส่งมวลชนทุกประเภท ทั้งกรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกรมเจ้าท่า รวมถึงขอความร่วมมือกับกองพันทหารม้าที่หนึ่งรักษาพระองค์ แพทย์และพยาบาลโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร และกองบังคับการตำรวจรถไฟ เตรียมความพร้อมให้สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางรองรับประชาชนที่เดินทางเข้าร่วมพระราชพิธีพระบรมศพฯ จำนวนมาก ทั้งนี้ ภายในสถานีกรุงเทพ ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้ทั้งทางรถไฟ ซึ่งการรถไฟฯ ได้มีการเพิ่มจำนวนตู้โดยสาร และขบวนพิเศษให้บริการแก่ประชาชน



วันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยนายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ ร่วมกับสมาคมแม่บ้านตำรวจนครบาล การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ภาคเอกชน

ผู้มีจิตศรัทธา น้องๆ นักเรียนจากโรงเรียนวัดสุทธิวราราม ร่วมกันแจกอาหาร น้ำดื่ม รับประทานอาหารร่วมกันผู้เดินทางมาร่วมถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)



วันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2559

นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร เข้าร่วมพิธีน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ ต่อพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ที่กระทรวงคมนาคมจัดขึ้น ณ สวนสุขภาพลัดโพธิ์ บริเวณใต้สะพานภูมิพล 1 สะพานภูมิพล 2 อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นำคณะ

ผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมทั้ง 21 หน่วยงาน จำนวน 500 คน กล่าวน้อมถวายและวางพวงมาลาหน้าพระบรมรูปทรงงานของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร จากนั้นจึงลงนามแสดงความไว้อาลัย พร้อมชมพระราชกรณียกิจในพิพิธภัณฑ์วังหลวงอุตสาหกรรม



วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2559

- นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีสักการะพระราชนุสรณ์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 บริเวณอนุสรณ์สถานปฐมฤกษ์รถไฟหลวงและพิธีปล่อยขบวนรถไฟพิเศษนำเที่ยวรถจักรไอน้ำ (กรุงเทพ-อยุธยา) เพื่อระลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

- นายออมสิน ชีวะพฤกษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และนายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตรวจเยี่ยมและให้กำลังใจเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกการเดินทางของประชาชนและพบปะพูดคุยแนะนำการเดินทางให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)



วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2559

Chef Willment Leong เชฟชาวสิงคโปร์หัวใจไทย ซึ่งรักเทิดทูนพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชบรมนาถบพิตร เป็นอย่างมาก เมื่อทราบข่าวการสวรรคต จึงยอมยกเลิกหมายไปแข่งขันโอลิมปิกที่ประเทศเยอรมนี

ซึ่งทีมงานได้ลงทุนไปแล้วหลายล้านบาท เพื่อให้ตัวเองและทีมงานอยู่ร่วมแสดงความอาลัยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดย Chef Willment และทีมงานร่วมจัดทำข้าวหน้าเป็ด 500 ถ้วย นำแจกจ่ายให้ประชาชนที่เดินทางบนขบวนรถไฟฟรี ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)



วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดพิธีอุปสมบทหมู่พนักงานและลูกจ้างการรถไฟฯ จำนวน 89 รูป ถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร รวม 15 วัน ณ วัดเทพศิรินทราวาสราชวรวิหาร ขณะที่ผู้ว่าการรถไฟฯ น้อมนำแนวพระราชดำริส และโครงการพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร เป็นเข็มทิศแนวทางปฏิบัติขององค์กร เพื่อเป็นรัฐวิสาหกิจที่ดีของคนไทย

นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า การรถไฟฯ ได้ดำเนินการจัดพิธีอุปสมบทหมู่จำนวน 89 รูป เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดยเปิดให้พนักงานและลูกจ้างการรถไฟฯ เข้าร่วมอุปสมบทเป็นระยะเวลา 15 วัน ระหว่างวันที่ 28 ตุลาคม - 11 พฤศจิกายน 2559 ณ วัดเทพศิรินทราวาสราชวรวิหาร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้ พนักงานและลูกจ้างการรถไฟฯ แสดงความตั้งใจเข้าร่วมการอุปสมบทจำนวนมากเพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการทำความดี และถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดยได้รับการอุปถัมภ์และ

เมตตาจากท่านเจ้าประคุณสมเด็จพระธีรญาณมุนี เจ้าอาวาสวัดเทพศิรินทราวาสราชวรวิหาร และกรรมการเถรสมาคม พร้อมด้วยนายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ ให้การอุปถัมภ์งบประมาณดำเนินการอุปสมบทตามโครงการฯ และเป็นเจ้าภาพจัดเครื่องอุปสมบทหมู่ ณ พระอุโบสถวัดเทพศิรินทราวาสราชวรวิหาร และศึกษาพระธรรมวินัยและปฏิบัติธรรม ณ วัดเทพศิรินทราวาสราชวรวิหาร

“การจัดพิธีอุปสมบทหมู่จำนวน 89 รูปของการรถไฟฯ นอกจากเป็นการถวายพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร แล้ว การบวชเรียนศึกษาพระธรรมวินัย และหลักคำสอนทางพุทธศาสนา ยังช่วยพัฒนาบุคคลให้มีสติปัญญา จิตใจสงบเยือกเย็น สามารถนำหลักคำสอนทางพุทธศาสนามาเป็นหลักปรับใช้ในการดำเนินชีวิต ใช้พัฒนาการทำงานในด้านต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ ตลอดจนยังมีคุณธรรม สร้างความรักและความสามัคคีให้เกิดขึ้นในสังคมไทยอีกด้วย”



วันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2559

นายออมสิน ชีวะพฤกษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และนายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เดินทางมาตรวจเยี่ยมและให้กำลังใจเจ้าหน้าที่ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการแก่ประชาชนด้วยระบบขนส่งสาธารณะของรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่จะเดินทางเข้ามาถวายความอาลัยพระบรมศพของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ภายในพระบรมมหาราชวัง

การรถไฟฯ เพิ่ม 6 มาตรการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพฯ เบื้องหน้าพระบรมโกศ ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท ระหว่างวันที่ 29 - 30 ตุลาคม 2559 ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ส่งเสริมขบวนรถฟ่วงรับคลื่นมหาชน พร้อมตรวจความพร้อมของระบบราง เส้นทางรถไฟ รถโดยสาร ระบบอาณัติสัญญาณ เครื่องกั้น และใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเข้มข้นในรถทุกขบวน ทุกสถานี

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายออมสิน ชีวะพฤกษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม มีนโยบายเพิ่มเติมให้ทุกหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินมาตรการจัดแผนรองรับการเดินทางและอำนวยความสะดวกประชาชน ที่จะเดินทางเข้ามาถวาย

สักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร เบื้องหน้าพระบรมโกศ ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท ในพระบรมมหาราชวัง ทั้งนี้ การรถไฟฯ ได้รับทราบนโยบายและสั่งการให้ฝ่ายต่างๆ ของการรถไฟฯ ดำเนินการให้สอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยมีแนวทางปฏิบัติ 6 มาตรการ ประกอบด้วย

1. ให้ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ แจ้งให้ทุกสถานีประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงการจัดเดินขบวนรถรองรับประชาชนที่มาร่วมถวายสักการะพระบรมศพฯ รวมทั้งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนด้วยความเต็มใจ และให้ตรวจสอบดูแลความปลอดภัยบริเวณสถานี และเครื่องกั้นถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดมิให้เกิดเหตุอันตรายขึ้นได้
2. ให้ฝ่ายบริการโดยสาร ประสานงานกับฝ่ายการช่างกลเตรียมการฟ่วงรถให้เหมาะสมกับสภาพการโดยสารที่แท้จริงในทุกเส้นทาง และให้ประสานงานกับทุกสถานีที่มีรถฟ่วงสำรองให้สามารถฟ่วงรถในระหว่างทางได้ในกรณีที่มีผู้โดยสารหนาแน่น รวมทั้งให้พนักงานขบวนรถให้บริการแก่ผู้โดยสารด้วยความเต็มใจ และตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการขึ้น-ลงขบวนรถระหว่างสถานีและระหว่างการเดินทางบนขบวนรถ โดยเฉพาะกลุ่มผู้สูงอายุ และคนพิการ ได้ดูแลเป็นพิเศษ



3. ฝ่ายการช่างกล ให้เร่งรัดซ่อมรถขารุดให้เพียงพอกับการให้บริการ และตรวจสอบสภาพอุปกรณ์รถจักร รถพ่วง ล้อเลื่อน และอุปกรณ์อื่นๆ ทั้งต้นทาง ระหว่างทาง ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัยสูงสุด
4. ฝ่ายการช่างโยธา ให้ตรวจสอบสภาพทาง ประแจ และ สะพาน ให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยต่อการเดินรถ โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยงให้ควบคุม กำกับ ดูแล โดยใกล้ชิด
5. ฝ่ายระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ให้ตรวจสอบ ประแจ ระบบอาณัติสัญญาณ เครื่องกันถนนอัตโนมัติ เครื่องโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ โทรศัพท์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งตามสถานี และอุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ เกี่ยวกับการเดินรถที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานและมีความปลอดภัย
6. กองบังคับการตำรวจรถไฟ ให้ตรวจสอบด้านความปลอดภัยทุกสถานีและขบวนรถโดยสารทุกขบวน ให้มีความปลอดภัยสูงสุด รวมทั้งจัดระบบการจราจรบริเวณสถานีกรุงเทพ และ สถานีที่มีผู้โดยสารจำนวนมากให้เกิดความคล่องตัว

นายวุฒิชัยกล่าวว่า การดำเนินการมาตรการเพิ่มเติมของการรถไฟฯ ได้เน้นแนวทางการปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม ใน 4 ด้าน ได้แก่

1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่าวันที่ 29 - 30 ตุลาคม 2559 จะมีการปิดถนนโดยรอบท้องสนามหลวง แต่จะอนุญาตให้เฉพาะรถสาธารณะ ขสมก. รับส่งผู้โดยสารเข้ามาภายในบริเวณท้องสนามหลวงได้
2. การควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะให้มีความปลอดภัย
3. การให้บริการที่ดี และต้องไม่มีเรื่องร้องเรียนจากประชาชน
4. ต้องอำนวยความสะดวกในกลุ่มผู้สูงอายุ และคนพิการเป็นกรณีพิเศษ





วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2559

- คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติอนุมัติให้การรถไฟฯ ขยายระยะเวลาดำเนินมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางออกไปอีก 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2560
- รฟท. จัดระเบียบจุดให้บริการแจกสิ่งของเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่เดินทางไปถวายสักการะพระบรมศพฯ เบื้องหน้าพระบรมโกศ ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท รองรับ การเป็นศูนย์กลางการเดินทางขนส่งระบบสาธารณะ เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยภายในสถานีกรุงเทพ ด้วยการจัดพื้นที่ในบริเวณลานจอดรถหน้าสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เป็นจุดให้บริการแก่กลุ่มจิตอาสา พร้อมกับจัดเตรียมโต๊ะ เต็นท์ผ้าใบ แนวกันในการเข้าแถวเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย พร้อมกับขอความร่วมมือกับกลุ่มจิตอาสา ในการแจกจ่ายอาหาร เครื่องดื่ม และสิ่งของต่างๆ ในบริเวณโถงกลางหรือจุดขึ้น-ลงรถโดยสารสาธารณะต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรติดขัด และกีดขวางทางผู้โดยสารในการเดินทางสัญจร แต่เนื่องจากในแต่ละวันมีกลุ่มจิตอาสาเข้ามาแจกจ่ายอาหาร เครื่องดื่ม และสิ่งของต่างๆ เป็นจำนวนมาก จนทำให้มีคนบางกลุ่มมารับของบริจาคเกินความจำเป็น จนเกิดการวิวาทขว้างขวามัดต่างๆ นานา รวมทั้งยังทำให้เกิดปัญหา

ความสกปรก และขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย การรถไฟฯ จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดระยะเวลาในการแจกจ่ายของต่างๆ ของกลุ่มจิตอาสา โดยแบ่งเป็น 3 ช่วงต่อวันดังนี้ รอบที่ 1 ตั้งแต่เวลา 05.00 - 07.00 น. รอบ 2 ตั้งแต่เวลา 11.00 - 13.00 น. รอบ 3 ตั้งแต่เวลา 18.00 - 21.00 น. นอกจากนี้ เพื่อให้การแจกจ่ายอาหาร น้ำดื่ม และสิ่งของต่างๆ ถึงมือประชาชนอย่างทั่วถึง กลุ่มจิตอาสาสามารถติดต่อเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ที่สถานีกรุงเทพ เพื่ออำนวยความสะดวกในการแจกจ่ายให้กับผู้โดยสารบนขบวนรถต่างๆ ได้ด้วย

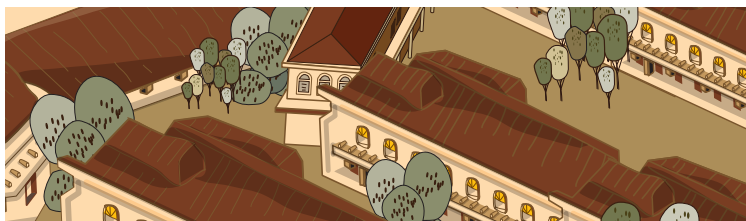




วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

รฟท. ประสานความร่วมมือกับสำนักงาน ป.ป.ส. กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และกองบังคับการตำรวจรถไฟ ร่วมบูรณาการจับกุมผู้ลักลอบลำเลียงสารเสพติด “ยาไอซ์” นายวุฒิชัย กล้วยนิมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยพันตำรวจเอก สุรพงษ์ วัฒนจิตร รักษาการแทนผู้บังคับการตำรวจรถไฟ ได้ร่วมแถลงข่าวการจับกุมผู้ลักลอบลำเลียงสารเสพติดทางรถไฟ และกำชับให้ผู้เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ดูแลและรักษาความปลอดภัยผู้โดยสารในขบวนรถไฟ ให้ระมัดระวังคนร้ายแอบแฝงลักลอบขนยาเสพติด และเดินทางปะปนมากับผู้โดยสารบนขบวนรถไฟ ตามการข่าวของสำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ซึ่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 เจ้าหน้าที่ตำรวจได้จับกุมผู้ลักลอบขนยาเสพติดได้ที่บริเวณสถานีชุมทางบางซื่อ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟได้เฝ้าสังเกตและพบผู้โดยสารชายมีพริ้ว ทราบชื่อภายหลัง คือนายจักรี จันทวี อายุ 23 ปี หัวกระเป๋าสีแดงเลือดหมู พร้อมกระเป๋าสีเขียวลายลาย ขนซ่อนขึ้นขบวนรถไฟ แสดงพฤติกรรมน่าสงสัยและหลบเลี่ยง เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟตรวจผ่าน ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประกอบด้วย ด.ต.สุริศักดิ์ แก้วคุณ ด.ต.ปรีชา พุดดวง และ ด.ต.ธวัชชัย สุระชิต สังกัดสถานีตำรวจรถไฟหนองจอก จึงได้แสดงตนและขอทำการตรวจค้นภายในกระเป๋าทบห่อเทปพลาสติกใสพันกระดาดซาหุ้มถุงพลาสติกบรรจุ

ยาไอซ์ (ยาเสพติดประเภทที่ 1) ขนาดประมาณ $15 \times 8 \times 5$ ซม. น้ำหนักห่อละ 250 กรัม จำนวน 4 ห่อ รวม 1,000 กรัม ซุกซ่อนอยู่ การตรวจทางเคมีเบื้องต้นสามารถระบุว่าเป็นยาเสพติดชนิดไอซ์ มูลค่าตามน้ำหนักผู้ใช้สารเสพติด 1,500,000 บาท (หนึ่งล้านห้าแสนบาท) หลังตรวจสอบประวัติพบว่า นายจักรี จันทวี ผู้ถูกจับเคยต้องหาคดียาเสพติดที่ จ.สุราษฎร์ธานี เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2558 อย่างไรก็ตาม จากการสอบถามผู้ถูกจับเบื้องต้นให้การรับสารภาพตลอดข้อกล่าวหา และยอมรับว่าได้รับจ้างบุคคล (ขอปิดนาม) ด้วยเงินค่าจ้าง จำนวน 50,000 บาทเพื่อนำยาเสพติดของกลางไปส่งยังพื้นที่ จ.สุราษฎร์ธานี ทางขบวนรถไฟแต่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมเสียก่อน ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะได้ทำการสืบสวนสอบสวนขยายผลต่อไป





วันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

การรถไฟฯ เร่งผลักดันโครงการลงทุนรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย เชื่อมโยงการเดินทางขนส่งสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย การรถไฟฯ เดินหน้าสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของรัฐบาลเร่งผลักดันโครงการลงทุนรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย ระยะทาง 323 กิโลเมตร มูลค่า 7.6 หมื่นล้านบาท เชื่อมโยงการเดินทางขนส่งสู่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย คาดว่าเริ่มเปิดประมูลได้ในปลายปี 2560 ให้บริการเดินรถได้ในปี 2563 รองรับการเดินทางมากกว่าปีละ 2 ล้านคน ขนส่งสินค้ามากกว่าปีละ 2 ล้านตัน

สืบเนื่องจากรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี โดยคณะกรรมการนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพน.) ได้มีนโยบายผลักดันการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั่วประเทศด้วยการสนับสนุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน การให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุน และบริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ เพื่อให้เป็นประตูเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน ลดความเหลื่อมล้ำและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

นายวุฒิชัย กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่าการรถไฟฯ ได้มีการดำเนินนโยบายให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของรัฐบาล โดยมีการเร่งผลักดันการลงทุนการขนส่งทางรางเพื่อรองรับการเดินทาง และการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยล่าสุดการรถไฟฯ ได้เร่งรัดแผนการลงทุนโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย ระยะทาง 323 กิโลเมตร วงเงิน 76,980 ล้านบาท เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 จังหวัดเชียงราย ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้มีการประมูลหาผู้รับเหมาได้ในปี 2560 และเปิดให้บริการเดินรถได้ภายในปี 2563

นายวุฒิชัย กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นำคณะสงฆ์จำนวน 89 รูป จากโครงการ "อุปสมบทหมู่พนักงานการรถไฟฯ ที่วัดเทพศิรินทราวาสราชวรวิหาร" มาร่วมตั้งจิตภาวนาอธิษฐานจิตถวายพระบรมศพเบื้องหน้าพระบรมโกศพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท ในพระบรมมหาราชวัง



วันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

ราษฎรบนพื้นที่สูง (ชาวไทยภูเขา) จากจังหวัดต่างๆ ในพื้นที่ภาคเหนือเดินทางโดยขบวนรถไฟเที่ยวพิเศษจากสถานีเชียงใหม่มายังสถานีกรุงเทพเพื่อเข้าถวายบังคมพระบรมศพพระบาท

สมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร เดินทางถึงสถานีกรุงเทพเป็นที่เรียบร้อยแล้ว พร้อมเดินทางต่อด้วยรถประจำทางขสมก. ไปยังท้องสนามหลวง
" ...พ่อเคยไปหาเรา วันนี้เรามาทหาพ่อ"



วันที่ 10 พฤศจิกายน 2559

เนื่องในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานผ้าพระกฐินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำมาถวายพระสงฆ์จำพรรษาถาวรณวัดสุทัศนเทพวรารามราชวรมหาวิหาร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2559 โดยมีพระครูสุธีปริยัตยาภรณ์ เจ้าคณะอำเภอบางปะอิน เป็นประธานฝ่ายสงฆ์ และนายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นำคณะผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของ

การรถไฟฯ พร้อมกับประชาชน ร่วมถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปีพุทธศักราช 2559 เพื่อเป็นการทำนุบำรุงพระพุทธศาสนา มีการถวายจุดปัจจัยถวายเป็นพระราชกุศล โดยถวายบำรุงและบูรณะพระอาราม ถวายพระประธาน ถวายพระคู่สวด ถวายพระอันดับ ถวายสามเณร บำรุงโรงเรียน 5 โรงเรียน เป็นจำนวนเงิน 1,748,305 บาท ขอให้ผู้มีจิตศรัทธาทุกท่านได้โปรดทราบและอนุโมทนาโดยทั่วกัน



วันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

- นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างและครอบครัวของพนักงานการรถไฟฯ ร่วมทำบุญใส่บาตรข้าวสารอาหารแห้ง ณ วัดเทพศิรินทราวาสราชวรวิหาร แต่พระภิกษุสงฆ์ จำนวน 115 รูป เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร

- การรถไฟฯ เปิดเดินรถโดยสารรุ่นใหม่เที่ยวแรกในขบวนรถด่วนพิเศษ 2 เส้นทาง อุดรธานี (กรุงเทพ-เชียงใหม่-กรุงเทพ) และ อีสานวัฒนา (กรุงเทพ-อุบลราชธานี-กรุงเทพ)



วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับบริษัท ช่างภาพไทย จำกัด และคณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ จัดนิทรรศการ “ถวายความอาลัยจากดวงใจปวงประชา ขอเป็นข้าราชการทุกชาติไป” นำภาพถ่ายบันทึกเหตุการณ์ประวัติศาสตร์แห่งความรักและความอาลัยที่พสกนิกรชาวไทย

มีต่อการเสด็จสวรรคตของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร มาจัดแสดง ณ บริเวณโถงกลาง สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ตั้งแต่วันที่ 12 - 20 พฤศจิกายน 2559



วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายวุฒิชัย กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เดินทางมาตรวจเยี่ยมจุดรับรองประชาชนที่กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย จัดขึ้นเพื่อบริการและอำนวยความสะดวก

ความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล ณ จุดที่ 2 บริเวณทางเข้า-ออก มหาวิทยาลัยศิลปากร ถนนหน้าพระลาน ระหว่างวันที่ 13 - 17 พฤศจิกายน 2559



วันที่ 14 - 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยและจิตอาสาที่สถานีกรุงเทพ ได้ร่วมกันจัดเตรียมอาหารกล่อง น้ำดื่ม ขนม ของว่าง ขนมขบเคี้ยว ลูกอม และสายรัดข้อมือ เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชน

ที่เดินทางมาถวายความอาลัยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ณ จุดบริการประชาชน หน้ามหาวิทยาลัยศิลปากร โดยมีผู้บริหารพร้อมเจ้าหน้าที่การรถไฟฟ้า ผลิตเวียนประจำ ณ จุดบริการ



วันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

กิจกรรม "รวมพลังแห่งความภักดี" ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จัดขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลเพื่อน้อมถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 ในวันอังคารที่ 22

พฤศจิกายน 2559 เวลา 08.00 น. ณ บริเวณพระอนุสาวรีย์พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน หน้าตึกบัญชาการรถไฟ



วันที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

นายวุฒิชัย กล้วยามิตร ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำคณะผู้บริหารการรถไฟฯ และสื่อมวลชน ลงพื้นที่ติดตามความก้าวหน้า การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคการดำเนินงานในพื้นที่ก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ช่วงสัญญาที่ 1 สัญญาที่ 2 และสัญญาที่ 3 หลังลงพื้นที่ ผู้จัดการรถไฟฯ ได้มีการประชุมติดตามความคืบหน้า และมีการเร่งรัดการก่อสร้างโครงการกับผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทั้ง 3 สัญญา ซึ่งพบว่าในภาพรวมสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง และสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต มีความก้าวหน้าไปแล้ว 60% ขณะที่สัญญาที่ 3 งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมงานจัดซื้อตู้รถไฟฟ้า คืบหน้าแล้วประมาณ 10%

ซึ่งการรถไฟฯ ได้เห็นนโยบายเร่งรัดการก่อสร้างโครงการทั้งหมด เพื่อเปิดให้บริการเดินรถได้ทันตามแผนในเดือนมิถุนายน 2563 อย่างไรก็ตาม ในส่วนผู้รับเหมาโครงการในสัญญาที่ 1 คือกลุ่มเอสยูจอยเวนเจอร์ (ซีไอซีโนไทย-ยูนิค) และผู้รับเหมาโครงการในสัญญาที่ 2 คือบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด ได้ขอขยายระยะเวลาในสัญญาออกไปจากกำหนดเดิม หลังพบปัญหาการส่งมอบพื้นที่ล่าช้าจากปัญหาข้อพิพาทในพื้นที่ และการบุกรุกเข้ามาอาศัยในพื้นที่เขตทาง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาคัดทำความเห็นประกอบการพิจารณา เบื้องต้นเห็นว่ามีความเหมาะสมต่อการขยายระยะเวลาของสัญญา แต่ทั้งนี้การขยายเวลาในสัญญาดังกล่าวจะไม่กระทบต่อแผนการเปิดให้บริการในเดือนมิถุนายน 2563 อย่างแน่นอน

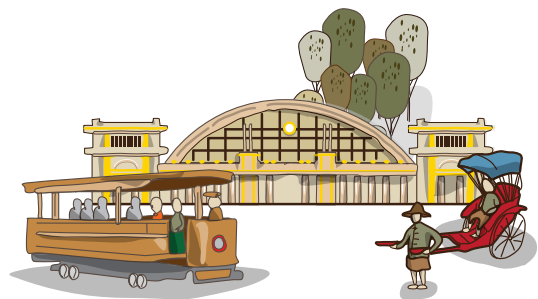


วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทยเดินทางจัดกิจกรรม “Big Cleaning Day” ครั้งประวัติศาสตร์ พนักงาน ลูกจ้าง นักเรียนโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ทำความสะอาดสถานีรถไฟ ขบวนรถไฟ และปรับปรุงภูมิทัศน์สองข้างรถไฟรอบกรุงเทพฯ ปริมาณครั้งใหญ่ ระยะทาง 146 กิโลเมตร เป็นประจำทุกวันศุกร์ ตลอด 1 ปีเต็ม เพื่อให้เป็นปีแห่งการดูแลรักษาความสะอาดรถไฟไทย โดยให้มีการทำความสะอาดสถานีรถไฟ ขบวนรถไฟ และปรับปรุงภูมิทัศน์ระหว่างสองข้างทางรถไฟรวมระยะทางกว่า 146 กิโลเมตร รอบกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นประจำทุกวันศุกร์ตลอด 1 ปีเต็ม เริ่มตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม 2559 ไปสิ้นสุดเดือนธันวาคม 2560 เพื่อผลักดันให้เป็นปีแห่งการดูแลรักษาความสะอาดรถไฟไทย ทั้งนี้ การจัดกิจกรรม Big Cleaning Day ครั้งประวัติศาสตร์ การรถไฟฯ ได้รับความร่วมแรงร่วมใจจากผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ รวมถึงนักเรียนโรงเรียนวิศวกรรมการรถไฟฯ ในการร่วมกันทำความสะอาดจัดเก็บขยะมูลฝอย จัดระเบียบกองไม้หมอนรางเหล็ก และปรับปรุงภูมิทัศน์สองข้างทางรถไฟ ตั้งแต่พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ พื้นที่ระหว่างสองข้างทางรถไฟให้มีความสะอาดสวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยจะเริ่มคิกออฟ

กิจกรรมครั้งแรกในวันที่ 8 ธันวาคม 2559 ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จากนั้นจะขยายพื้นที่การจัด Big Cleaning Day ไปตามสถานีรถไฟอื่นๆ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลตลอด 1 ปีเต็ม

สำหรับเส้นทางรถไฟที่จะจัดกิจกรรมทำความสะอาดและปรับปรุงภูมิทัศน์รอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล ประกอบด้วย 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 146 กิโลเมตร ได้แก่ สายเหนือ กรุงเทพฯ-รังสิต ระยะทาง 30.14 กิโลเมตร เส้นทางสายตะวันออก ป้ายหยุดรถยมราช-หัวตะเข้ ระยะทาง 28.74 กิโลเมตร เส้นทางสายใต้ ชุมทางบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 14.66 กิโลเมตร สถานีธนบุรี-ตลิ่งชัน ระยะทาง 6.08 กิโลเมตร เส้นทางสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย ระยะทาง 33.13 กิโลเมตร เส้นทางสายบ้านแหลม-แม่กลอง ระยะทาง 33.73 กิโลเมตร





วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

นายอสมสิน ชีวะพถกษ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม และผู้ว่าการรถไฟฯ นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะติดตามการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีบรรจและแยกสินค้าคลองลาดกระบัง (ไอซีดี ลาดกระบัง) ได้ลงพื้นที่เพื่อสั่งการและ

ติดตามการแก้ไขปัญหาการจราจรตามจุดเข้าออกตามประตูต่างๆ ภายในพื้นที่ไอซีดี ลาดกระบัง สั่งเพิ่มตำรวจจราจร พร้อมใช้กฎหมายจับปรับรถจอด 2 ข้างทางขึ้นเด็ดขาด ปรับเปลี่ยนระบบบริหารวงเวียนและจุดเข้าออกตามประตูใหม่เพิ่มความคล่องตัว พร้อมร่วมมือกรมทางหลวง ปรับปรุงพื้นผิวจราจรที่ชำรุดเสียหาย มั่นใจช่วยลดปัญหาการจราจร และอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ได้รวดเร็วขึ้น



วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรม ขยับกาย สบายจิต ชีวิตสดใส สานต่อนโยบายของรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี โดยจัดทำศูนย์ออกกำลังกาย และให้พนักงานรถไฟออกกำลังกายร่วมกันเป็นประจำทุกวันพุธเพื่อสร้างเสริมสุขภาพให้แข็งแรง ลดความเครียดในการปฏิบัติงาน ส่งเสริมให้พนักงานมีสุขภาพดี และเพื่อสร้างความสามัคคีให้เกิดขึ้นภายในองค์กร นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังได้จัดทำศูนย์ออกกำลังกาย ในบริเวณสโมสรรถไฟ ชั้น 2 เพื่อให้พนักงาน

รถไฟสามารถเข้าไปใช้บริการได้ โดยจัดอุปกรณ์สำหรับการออกกำลังกายไว้อย่างครบครัน อาทิ ลูกวิ่ง อุปกรณ์ยกน้ำหนัก จักรยานไฟฟ้าโดยพนักงานสามารถเข้าไปใช้บริการโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น เปิดให้บริการทุกวันจันทร์ - ศุกร์ ระหว่างเวลา 12.00 - 13.00 น. และ 16.30 - 18.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่พักรถกลางวันและเวลาหลังเลิกงาน เพื่อสร้างเสริมสุขภาพให้แข็งแรง ลดความเครียดในการปฏิบัติงาน ส่งเสริมให้พนักงานมีสุขภาพดี และเพื่อสร้างความสามัคคีให้เกิดขึ้นภายในองค์กรอีกด้วย



วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2559

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร พันตำรวจเอก สุรพงษ์ ถนอมจิตร รักษาการแทนผู้บังคับการตำรวจรถไฟ และคณะติดตามได้ลงพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟธนบุรี โรงพยาบาลศิริราช ตลาดศาลาน้ำร้อน ตลาดอมรินทร์ และตลาดศาลาน้ำเย็น เพื่อสั่งการติดตามโครงการขยายสะพาน อรุณอมรินทร์ พร้อมทางขึ้น-ลงและทางยกระดับข้ามแยก ศิริราช ตลอดจนโครงการก่อสร้างขยายถนนสุทธาวาส (ถนนเลียบทางรถไฟสายบางกอกน้อย) และสะพานข้ามถนน จรัญสนิทวงศ์ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตบางกอกน้อย- สะพานอรุณอมรินทร์โดยการรถไฟฯ ได้ร่วมกับกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงพื้นที่ติดตามการดำเนินโครงการ ขยายสะพานอรุณอมรินทร์พร้อมทางขึ้น-ลงและทางยกระดับข้ามแยกศิริราช และโครงการก่อสร้างขยายถนนสุทธาวาส (ถนนเลียบทางรถไฟสายบางกอกน้อย) และสะพานข้ามถนน จรัญสนิทวงศ์ โดยโครงการดังกล่าวจะดำเนินการขยายสะพาน อรุณอมรินทร์จาก 4 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร และสร้าง ทางยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) ยาวประมาณ 1,300 เมตร จากสะพานอรุณอมรินทร์ไปถึง กรมอุทการเรือ ปรับปรุงทางลง (RAMP) ใหม่ จากสะพาน อรุณอมรินทร์ไปยังสถาบันการแพทย์สยามินทราธิราช

สร้างทางขึ้น (LOOP RAMP) ใหม่จากถนนริมคลองบางกอกน้อย ขึ้นสะพานอรุณอมรินทร์ เพื่อไปยังแยกอรุณอมรินทร์ขาเข้า สร้างทางกลับรถใต้สะพานอรุณอมรินทร์บริเวณหน้าโรงเรียน อรุณอมรินทร์าราม ขนาด 1 ช่องจราจร ปรับปรุงถนนและ ทางแยกเดิมพร้อมทางเท้า ระบบระบายน้ำ ระบบป้ายและ เครื่องหมายจราจร ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และส่วนประกอบอื่นๆ พร้อมทั้งชี้แจงทำความเข้าใจ และหาวิธีแก้ปัญหาร่วมกัน กับกลุ่มตัวแทนผู้ค้าที่จะได้รับผลกระทบจากการดำเนิน โครงการแก้ไขปัญหารถจราจรใน 3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มผู้ค้า ภายในตลาดศาลาน้ำร้อน ที่เกรงว่าเมื่อดำเนินการก่อสร้าง โครงการดังกล่าวแล้วกลุ่มผู้ค้าจะไม่มีที่จอดรถ กลุ่มผู้ค้า ตลาดอมรินทร์ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตรับผิดชอบของทาง กรุงเทพมหานคร จะต้องย้ายสถานที่ขายของ โดยมีสำนักงาน ตลาดกรุงเทพมหานครจัดหาสถานที่ขายของใหม่ให้ทดแทน และตลาดศาลาน้ำเย็น ที่หมดสัญญาเช่าพื้นที่กับการรถไฟฯ



วันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟฟ้าฯ ลั่นระฆังเปิดให้บริการเดินรถโดยสารรุ่นใหม่
เพิ่มเติม 2 เส้นทาง ขบวนรถด่วนพิเศษทักษิณารัตน์ (กรุงเทพ-

หาดใหญ่-กรุงเทพ) และขบวนรถด่วนพิเศษอีสานมรรคา
(กรุงเทพ-หนองคาย-กรุงเทพ) มั่นใจสามารถยกระดับการ
บริการที่ผู้โดยสารเกิดความพึงพอใจได้ตามนโยบายของรัฐบาล



วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟฟ้าฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายของนายอรรถสิทธิ์ ชีวะพลกุล
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ที่มอบหมายให้การรถไฟฟ้า
ดำเนินการเจรจาหรือกับบริษัทผู้รับจ้าง เพื่อเร่งรัดการก่อสร้าง
ทางช่วงแรก ระหว่างฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า และช่วงบึงใหญ่-
แก่งคอย ให้สามารถทยอยเปิดใช้งานได้ก่อนภายในเดือน
ตุลาคม 2560 เพื่อต้องการเปิดให้ประชาชนมีโอกาสใช้รถไฟ
ทางคู่ได้เร็วกว่าแผนเดิม ที่กำหนดเปิดให้บริการได้ภายใน
ปี 2561 และปี 2562

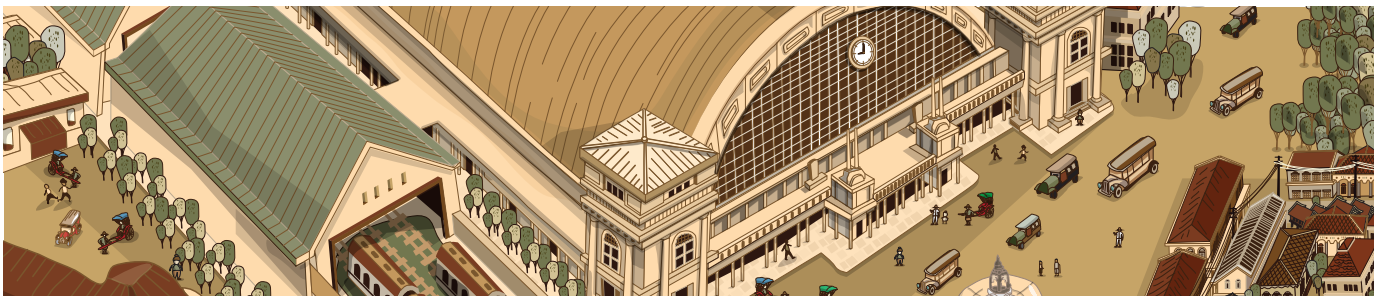
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-
แก่งคอย ถือเป็นโครงการที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้เริ่ม
ดำเนินการก่อสร้างได้ตามแผนปฏิบัติการลงทุนโครงสร้าง
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยระยะเร่งด่วน ปี 2559
ของกระทรวงคมนาคม และขณะนี้การรถไฟฟ้าฯ อยู่ระหว่าง
เร่งผลักดันโครงการลงทุนรถไฟทางคู่อื่นๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่ม
ศักยภาพการขนส่งระบบรางให้เป็นระบบการคมนาคมขนส่ง
หลักของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล



วันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2559

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดกิจกรรม Big Cleaning Day ครั้งยิ่งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของการรถไฟฯ ผนึกกำลังผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้าง นักเรียนโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ทำความสะอาดสถานีรถไฟ ขบวนรถไฟ และปรับปรุงภูมิทัศน์สองข้างทางรถไฟครั้งใหญ่ทั่วประเทศ และจะดำเนินการเป็นประจำอย่างต่อเนื่องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะทาง 185 กิโลเมตร ทุกวันศุกร์ตลอด 1 ปีเต็ม เพื่อส่งเสริมให้เป็นปีแห่งการดูแลรักษาความสะอาดรถไฟไทย ได้รับความร่วมแรงร่วมใจจากผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ พนักงาน ลูกจ้าง

การรถไฟฯ รวมถึงนักเรียนโรงเรียนวิศวกรรมการรถไฟ ในการร่วมกันทำความสะอาด จัดเก็บขยะมูลฝอย จัดระเบียบกองไม้หมอน รางเหล็ก ทั้งภายในสถานีรถไฟ ขบวนรถไฟ และปรับปรุงภูมิทัศน์ระหว่างสองข้างทางพร้อมกันทั่วประเทศ และจะดำเนินการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ในเส้นทางที่เป้าหมายระยะทางกว่า 185 กิโลเมตร ให้มีความสะอาดสวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยได้เริ่มกิจกรรมเป็นแห่งแรกแล้วที่สถานีกรุงเทพ จากนั้นจะหมุนเวียนการจัดความสะอาดไปตามสถานีรถไฟแห่งอื่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อเนื่องตลอด 1 ปีเต็ม





วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2559

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีเปิดเดินรถโดยสารชั้น 3 ที่ปรับปรุงใหม่ในระยะแรกจำนวน 20 คัน เพื่อยกระดับการให้บริการให้มีความสะดวกสบาย สะอาด และปลอดภัยแก่ประชาชน โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายวุฒิชัย ภัลลณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บริหารระดับสูง และเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ให้การต้อนรับ หลังจากนั้นนายกรัฐมนตรีได้เยี่ยมชมรถดีเซลรางจำนวน 4 คัน ที่การรถไฟฯ ได้ดำเนินการนำขบวนรถท้องถิ่นในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือมาปรับปรุงภายในและภายนอก เพื่อเตรียมส่งมอบให้ประเทศกัมพูชาช่วงประมาณต้นปี 2560 ขณะเดียวกัน พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ยังได้ร่วมคณะเดินทางด้วยขบวนรถไฟโดยสารชั้น 3 ที่ปรับปรุงใหม่จากสถานีหัวลำโพงไปถึงป้ายหยุดรถไฟพยาบาลรามาธิบดี เพื่อร่วมทำพิธีเปิดนิทรรศการ “ในหลวง (รัชกาลที่ 9) กับการรถไฟแห่งประเทศไทย” ซึ่งจัดแสดงที่สถานีจิตรลดา ระหว่างวันที่ 21 - 25 ธันวาคม 2559 การรถไฟฯ ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงรถโดยสารชั้น 3 ขึ้นตามนโยบายของรัฐบาล

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และกระทรวงคมนาคม เพื่อต้องการยกระดับคุณภาพชีวิตการเดินทางของประชาชนทางรถไฟให้มีความสะดวกสบาย รวดเร็ว สะอาด และปลอดภัย โดยการปรับปรุงรถโดยสารชั้น 3 ครั้งนี้ มีเป้าหมายการปรับปรุงในระยะแรกจำนวน 20 คัน เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการเป็นของขวัญปีใหม่แก่ประชาชน และจากนั้นจะมีการทยอยปรับปรุงรถโดยสารชั้น 3 อย่างต่อเนื่องรวม 148 คัน ซึ่งมีกำหนดเปิดให้บริการรถโดยสารโฉมใหม่เต็มรูปแบบในวันฉลองคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟฯ ครบรอบ 120 ปี วันที่ 26 มีนาคม 2560 สำหรับการปรับโฉมขบวนรถไฟโดยสารครั้งใหญ่จะมีการปรับปรุงหลายส่วนด้วยกัน อาทิ การทำสีขบวนรถโดยสารทั้งภายในและภายนอกใหม่ การปรับปรุงระบบน้ำใช้ห้องน้ำและเครื่องสุขภัณฑ์ให้มีความสะอาด ปราศจากกลิ่นรบกวนระหว่างเดินทาง การปรับปรุงประตู หน้าต่าง บานกระจกใหม่ การปรับปรุงสภาพพื้นในตัวรถโดยสารให้มีความสะอาดแข็งแรง เบาะนั่ง พนักพิงให้นั่งได้สะดวกสบาย การบำรุงซ่อมแซมพัสดุในรถโดยสารทุกคันให้สามารถใช้งานได้ปกติ และที่สำคัญจะมีการจัดทำความสะอาด บีกกลิ้งนึ่ง ในขบวนรถไฟโดยสาร



ทุกคันอีกด้วย โดยการปรับโฉมรถโดยสารใหม่ครั้งนี้ เป็นอีกหนึ่ง
จากหลายโครงการ ที่การรถไฟฟ้า มุ่งยกระดับการให้บริการที่ดี
เพื่อตอบสนองสังคมและมุ่งมั่นในการเป็นที่พึ่งพาในการเดินทาง
ของประชาชนคนไทยอีกครั้ง





วันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทย รับรางวัล "องค์กรส่งเสริมอารยสถาปัตย์แห่งปี 2559" ในงานมหกรรมอารยสถาปัตย์ และนวัตกรรมสุขภาพเพื่อคนทั้งมวล ครั้งที่ 1 (Thailand Friendly Design Expo 2016) ณ ศูนย์แสดงสินค้า ฮอลล์ 6 อิมแพค เมืองทองธานี เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 3 ธันวาคม 2559 ที่ผ่านมา โดยการจัดงานในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม สนับสนุน การจัดแสดงผลงานการออกแบบ สิ่งก่อสร้าง ผลิตภัณฑ์ และนวัตกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่ออารยสถาปัตย์ทุกรูปแบบในระดับนานาชาติ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย รู้สึกภาคภูมิใจ

ต่อรางวัลดังกล่าวที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการดูแลสังคม เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการให้บริการ ดำเนินกิจกรรมอันเป็นคุณประโยชน์แก่สังคมและประเทศชาติ ทางด้านการส่งเสริม สนับสนุน โครงการ และกิจกรรมต่างๆ ในการขับเคลื่อนและพัฒนา "อารยสถาปัตย์" เพื่อความสะดวกและปลอดภัย ทันสมัย เป็นธรรม ท้าทาย และเท่าเทียม สำหรับผู้สูงอายุ ผู้ป่วยพักฟื้น ผู้พิการ ตำรวจ-ทหารผ่านศึก สตรีมีครรภ์ และเด็กเล็ก ซึ่งได้ตระหนักถึงบุคคลทุกเพศ ทุกวัย ทุกคนในสังคมให้สามารถมีสิทธิเท่าเทียมกันทุกคน สามารถดำเนินชีวิตอยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างมีความสุข



วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

นายวุฒิชัย กล้วยนิมิตร ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย ตรวจสอบการปฏิบัติงานและมอบของขวัญเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจให้เจ้าหน้าที่สถานี โรงรถจักร พร้อมตรวจเยี่ยมหน่วยตรวจการพิเศษ และชุดเคลื่อนที่เร็วตามสถานีต่างๆ ในเส้นทางสายเหนือที่ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวก ดูแลความปลอดภัยให้แก่

ผู้โดยสารในด้านรถจักร รถโดยสาร ระบบราง จุดตัดเสมอกับทางรถไฟ-รถยนต์ และระบบอาณัติสัญญาณต่างๆ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560 ในส่วนเส้นทางสายใต้ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายวงเวียนใหญ่-แม่กลอง ได้มอบหมายให้คณะรองผู้ว่าการ และผู้บริหารระดับสูง ทำหน้าที่กำกับดูแลการเดินรถในเส้นทางต่างๆ ทั่วประเทศ

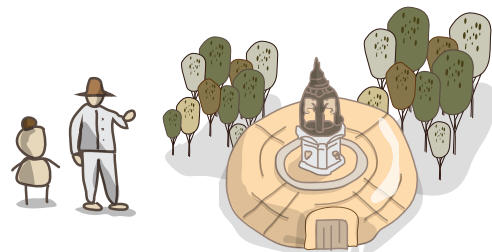


วันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดรถไฟขบวนพิเศษเดินทางไปสถานีชุมทางทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช นำเครื่องอุปโภคบริโภคที่ได้รับจากการบริจาคไปแจกจ่ายให้กับพนักงานประชาชน ทหาร หน่วยงานด้านความมั่นคง และหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนที่ประสบอุทกภัยในพื้นที่ภาคใต้ พร้อมมอบถุงยังชีพ 2,000 ชุด และเงินสดเพิ่มเติมอีก 500,000 บาท เพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชนในพื้นที่

นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้เป็นตัวแทนของการรถไฟฯ ในการนำข้าวของเครื่องอุปโภคที่ขนส่งมาโดยรถไฟขบวนพิเศษ มอบให้แก่ประชาชน โรงเรียน ทหาร เจ้าหน้าที่ฝ่ายความมั่นคง พนักงานการรถไฟฯ เพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนจากน้ำท่วมที่เกิดขึ้น โดยมีเจ้าหน้าที่หน่วยงานด้านความมั่นคงเป็นตัวแทนในการรับมอบเพื่อนำไปแจกจ่ายให้แก่ผู้ประสบอุทกภัยต่อไป ขณะเดียวกัน การรถไฟฯ ยังได้มอบเงินช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยเพิ่มเติมจำนวน 500,000 บาท พร้อมถุงยังชีพซึ่งจัดทำโดยการรถไฟฯ อีก 2,000 ชุดอีกด้วย การรถไฟฯ ได้ตระหนักถึงความเดือดร้อนของพี่น้องประชาชนคนไทยในภาคใต้ที่ประสบอุทกภัยโดยการรถไฟฯ นอกจากจะปฏิบัติภารกิจหลักในการดูแลอำนวยความสะดวกแก่พี่น้องประชาชนให้สามารถเดินทางโดยรถไฟในช่วงน้ำท่วมได้อย่าง

สะดวกและปลอดภัยแล้ว การรถไฟฯ ยังได้ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการให้การสนับสนุนความช่วยเหลือจากส่วนกลางและหน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐและเอกชนให้ถึงผู้ประสบอุทกภัยในภาคใต้อย่างเต็มกำลังอีกด้วย ทั้งนี้ การรถไฟฯ ได้มีการจัดตั้งศูนย์รับบริจาคสิ่งของเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยทางภาคใต้ที่ศูนย์ประชาสัมพันธ์ ตึกบัญชาการรถไฟ และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ขณะเดียวกัน การรถไฟฯ ยังได้อำนวยความสะดวกแก่หน่วยงานภาครัฐ เอกชน มูลนิธิต่างๆ และประชาชน ในการขนส่งสิ่งของบริจาคเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย อาทิ ข้าวสาร อาหารแห้ง น้ำดื่ม ไข่ เสื้อชูชีพ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย โดยที่ผ่านมาได้มีการอำนวยความสะดวกขนส่งเรือให้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำนวน 150 ลำ ขนส่งน้ำดื่มให้กับการประปานครหลวง จำนวน 6,000 ขวด ขนส่งเสื้อชูชีพให้กับมูลนิธิคุ้มครองเด็ก จำนวน 700 ชุด และอำนวยความสะดวกขนส่งชุดยังชีพให้กับสมาคมวิศวกรรมระบบขนส่งทางรางไทยจำนวน 400 ชุด





วันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2560



วันที่ 27 มกราคม พ.ศ. 2560

การออกบูธรถโดยสารรุ่นใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ตุ้รไฟจำลอง โซน 5 ภายในงานจัดแสดงข้อมูลเกี่ยวกับ
โครงการก่อสร้างทางคู่ โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง
รถโดยสารรุ่นใหม่ การท่องเที่ยวและการเดินทางโดยรถไฟ และ
การประชาสัมพันธ์ การรับสมัครเข้าเรียนโรงเรียนวิศวกรรม

รถไฟจากน้องๆ นักเรียนโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟในงาน
"เทศกาลเที่ยวเมืองไทย" ปี 2560 (ครั้งที่ 37) ตั้งแต่วันที่
25 - 29 มกราคม 2560 เวลา 14.00 - 22.00 น. ณ สวนลุมพินี
กรุงเทพมหานคร



วันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดงานมหกรรม “ฟื้นฟูได้ คนละไม้คนละมือ” ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งจัดโดยความร่วมมือของสมาคมผู้สื่อข่าวเศรษฐกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน โดยภายในงานยังได้รับเกียรติจากนายวุฒิชัย กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายเสรี ศุภราทิตย์ ผู้ว่าการการประปาส่วนภูมิภาค นายชาคร หนูคงใหม่ นายกสมาคมผู้สื่อข่าวเศรษฐกิจ พร้อมสปอนเซอร์ผู้ให้การสนับสนุน ผู้โดยสาร ประชาชน และผู้สื่อข่าวเข้าร่วมงานอย่างคับคั่ง ผู้เข้าร่วมงานยังได้รับความรู้จากงานเสวนาวิชาการในหัวข้อ “การฟื้นฟูระบบคมนาคมขนส่ง หลังน้ำลดในภาคใต้ และแนวทางป้องกันผลกระทบจากอุทกภัยต่อระบบขนส่งในอนาคต” ตลอดจนกิจกรรมบันเทิง การแสดงบนเวทีจากผู้สื่อข่าวและเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ดารา นักร้อง นักแสดง นางงามจากเวทีประกวดต่างๆ ที่นำของใช้ส่วนตัวออกมาประมูล และร่วมออกร้านจำหน่ายสินค้าเพื่อนำรายได้ช่วยเหลือฟื้นฟูผู้ประสบอุทกภัยทางภาคใต้ ปิดท้ายด้วยการทำพิธีปล่อยรถไฟขบวนพิเศษ เพื่อลำเลียงนำข้าวของเครื่องอุปโภคบริโภคที่ได้รับจากการบริจาคไปแจกจ่ายสู่มือผู้เดือดร้อนในภาคใต้ สำหรับการจัดงานครั้งนี้มียอดเงินบริจาคจากผู้สนับสนุนประชาชนทั่วไป รวมถึงรายได้จากการจำหน่ายเสื้อ ของที่ระลึก รวมทั้งสิ้น 150,000 บาท และได้มีการส่งมอบให้กับ



ผู้แทนรัฐบาล โดยมีนายอมสิน ชีวะพฤกษ์ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นตัวแทนรับมอบ จากนั้นนายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ เป็นประธานในพิธีปล่อยและร่วมเดินทางไปกับขบวนรถไฟพิเศษที่ 939 กรุงเทพ-ชุมทางทุ่งสง-ตรัง เพื่อลำเลียงสิ่งของเครื่องอุปโภคและบริโภคที่ประชาชนจากทั่วประเทศได้บริจาคผ่านการรถไฟฯ ไปส่งมอบให้กับพี่น้องประชาชนที่ประสบอุทกภัยในพื้นที่ภาคใต้ ณ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)



วันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ และคณะผู้บริหาร มอบสิ่งของเครื่องอุปโภคและบริโภคให้กับ

พนักงานในพื้นที่จังหวัดตรังและนครศรีธรรมราชที่ได้รับผลกระทบจากเหตุอุทกภัยที่ผ่านมา



วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมออกบูธในงาน Thailand Transport 2017 ของกระทรวงคมนาคม โดยในส่วนของ การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอเรื่องการเข้าศึกษาต่อใน

โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ โดยมีนักเรียนวิศวกรรมรถไฟคอยให้คำแนะนำแก่ผู้ที่เข้าร่วมชมงาน ณ โรงแรมมารี วอเตอร์เกท ประตูนํ้า





วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

การรถไฟฟ้า ร่วมมือกับ ปตท. เปิดให้บริการศูนย์อาหาร energy 11 ตามโครงการพัฒนาสภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์พื้นที่ โดยรอบบริเวณอาคารศูนย์เอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ และพื้นที่ บ้านพักนิคมรถไฟ กม.11 โดยเน้นแนวความคิดการอนุรักษ์และ ประหยัดพลังงาน ควบคู่ไปกับการเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ การมีส่วนร่วมของชุมชน ณ บริเวณศูนย์อาหาร energy 11 Zone 1 ด้านหลังตึกกระทรวงพลังงาน (แฟลตรถไฟ อาคาร 1) ถนนวิภาวดี 11 เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร โดยมี

นายวรุดิ มาลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน การรถไฟฟ้า พร้อมด้วยนายชวลิต พันธุ์ทอง ประธานเจ้าหน้าที่ ปฏิบัติการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานและบริหารความยั่งยืน และนายสร้อย รังคสิริ ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่ม ปีโตรเลียมขั้นปลาย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมเป็น ประธานในพิธีเปิดศูนย์อาหาร energy 11 ตามโครงการพัฒนา สภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์ พื้นที่โดยรอบบริเวณอาคารศูนย์ เอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ และพื้นที่บ้านพักนิคมรถไฟ กม.11



วันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2560

นายทนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ เป็นผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมงานการก่อสร้าง

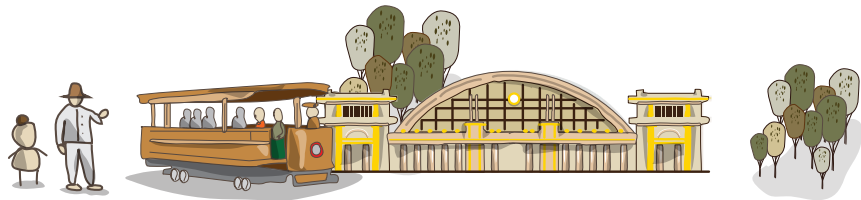
ทางรถไฟระยะที่ 2 จากสถานีท่านาแล้งไปนครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ
พร้อมคณะผู้บริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมงาน
วันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคมครบรอบ 105 ปี

ณ อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ



วันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2560

นายพิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รักษาการผู้ว่าการรถไฟฯ
นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ ร่วมเปิด

โครงการ สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์ ร่วมตรวจและ
ปล่อยแถวตำรวจรถไฟ ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์พนักงาน
ขับรถไฟ เพื่อความปลอดภัยของประชาชนในช่วงเทศกาล
สงกรานต์





วันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รักษาการผู้ว่าการรถไฟฯ ตรวจเยี่ยม

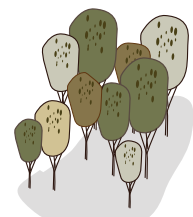
สภาพการโดยสารภายในสถานีกรุงเทพ และมอบของที่ระลึก
ขอบคุณผู้โดยสารในการใช้บริการ



วันที่ 14 เมษายน พ.ศ. 2560

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เดินทางไปตรวจเยี่ยมสถานีรถไฟศิวาสถา อำเภอมะนัง จังหวัด
อุตรดิตถ์ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเดินทางของ
ประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ระหว่างวันที่ 5 - 18
เมษายน 2560 ตามแผนมาตรการแผนอำนวยความสะดวก
ปลอดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ของกระทรวงคมนาคม
สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและนโยบาย One Transport
โดยมีคณะผู้บริหาร เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ให้การต้อนรับ

ในโอกาสนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบาย
ด้านความปลอดภัย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางราง เช่น
ตรวจสอบเส้นทางรถไฟ การเฝ้าระวังจุดตัดบริเวณทางรถไฟ-
รถยนต์ การเปิดไฟหน้าหัวรถจักรตลอดเวลาให้กับเจ้าหน้าที่
ปฏิบัติงาน





วันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รักษาการผู้ว่าการรถไฟฯ เปิดเผยความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ว่าเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2560 การดำเนินงานอุโมงค์รถไฟลอดใต้เขาพระพุทธราย ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร ได้ดำเนินการเจาะทะลุเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นงานที่อยู่ในส่วนของสัญญาที่ 2 งานก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงวิหารแดง-บุใหญ่ ระยะทางประมาณ

9 กิโลเมตร และอุโมงค์รถไฟลอดใต้เขาพระพุทธราย ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร บริษัท คู่สัญญาก่อสร้างคือ บริษัท ไรท์ทันเนลลิง จำกัด การเจาะอุโมงค์ดังกล่าว ได้ดำเนินการโดยใช้เทคโนโลยี New Austrian Tunneling Method (MATM) เป็นเทคนิคที่ดีที่สุดในการใช้การวัดแบบคำนวณและเชิงประจักษ์ในเวลาจริงเพื่อหาการสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยที่สูงที่สุดสำหรับการขับในของอุโมงค์ เสริมสร้างความแข็งแกร่งของอุโมงค์ซึ่งเมื่อเจาะอุโมงค์แล้ว ก็จะเริ่มงานวางรางเป็นขั้นตอนต่อไป



วันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2560

นายประสาร ไตรรัตน์วรกุล ประธานกรรมการในคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างในรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พร้อมด้วยนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รักษาการผู้ว่าการรถไฟฯ นำคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง กรมบัญชีกลาง และคณะกรรมการรถไฟ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมโครงการก่อสร้างรถไฟ

ทางคู่ เส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย สัญญาที่ 2 ช่วงอุโมงค์รถไฟลอดใต้เขาพระพุทธราย เพื่อที่จะกำกับติดตามความคืบหน้า ตลอดจนรับฟังปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการก่อสร้างรถไฟทางคู่ของการรถไฟฯ อีก 7 เส้นทาง



วันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการแทนผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีลงนามข้อตกลงคุณธรรม โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม-หอนางปลาไหล ทั้งนี้ การลงนามบันทึกข้อตกลงคุณธรรม เป็นข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษรร่วมกัน 3 ฝ่าย คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการที่ประสงค์

จะเข้าเสนอราคา และผู้สังเกตการณ์ เพื่อแสดงเจตนาพร้อมกันว่าจะไม่มีการกระทำการใดๆ ที่ส่อไปในทางทุจริต เช่น ไม่เรียกรับเงินสินบนหรือผลประโยชน์ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม ตลอดจนยอมรับให้มีบุคคลที่สามที่มาจากภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมเป็นผู้สังเกตการณ์ เสนอแนะแนวทางป้องกันการทุจริตในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างทุกขั้นตอน



วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2560

สถานีดอนเมือง รับรางวัลสุดยอดห้องน้ำแห่งปี 2560 นายอนุชา นิลมณี หัวหน้ากองจัดการเดินรถเขต 1 ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้ารับมอบรางวัลสุดยอดห้องน้ำ

แห่งปี ประจำปี 2560 กลุ่มการขนส่ง ประเภทรถไฟ โดยมี นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์ รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานมอบโล่รางวัลแก่ผู้ชนะประกวดสุดยอดห้องน้ำแห่งปี และรางวัลห้องน้ำมาตรฐานดีเด่น ประจำปี 2560



วันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์

เพื่อสังคม “Big Cleaning Day” เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร 65 พรรษา 28 กรกฎาคม 2560 ณ บริเวณหน้าตึกบัญชาการรถไฟ



วันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2560

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมพิธีทำบุญตักบาตร ถวายพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร และถวายพระพรชัยมงคลแด่

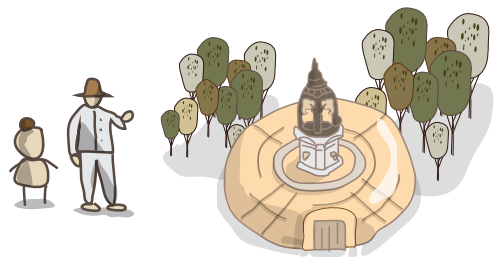
สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 85 พรรษา 12 สิงหาคม 2560 ณ พระลานพระราชวังดุสิต



วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2560

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม และคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เดินทางไปสำรวจการก่อสร้างเส้นทางก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง และการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงกลางดง-ปางอโศก โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-นครราชสีมา กระทรวงคมนาคมได้เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงที่ 1 ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร โดยเริ่มตั้งแต่สถานีกลางดง-ปางอโศก สถานี (สทล.) ที่ 161 หลัก 3 - 4 โดยใช้พื้นที่ตามแนวเส้นทางด้านละ 40 เมตร และจะต้องปรับแนวเส้นทางเวนคืนที่ดินเพิ่ม ซึ่งสถานีรถไฟความเร็วสูงจากสถานีกรุงเทพ-นครราชสีมา มีจำนวน 6 สถานี ส่วนสัญญาที่ 2.2 จะส่งให้รัฐมนตรีพิจารณาภายในสิ้นเดือนนี้ และสัญญาที่เหลือจะใช้เวลา 6 - 8 เดือน และจะเตรียมทีมที่ 2 เพื่อสำรวจเส้นทางนครราชสีมา-หนองคาย มีจำนวน 5 สถานี คือ นครราชสีมา ชุมทางบ้านไผ่ (เชื่อมทางคู่เส้นใหม่มหาสารคาม กาฬสินธุ์) ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย ซึ่งเป้าหมายจะเสร็จในปี 2565 อย่างไรก็ตาม โครงการนี้เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากคุณหมิง ประเทศจีนมายังประเทศไทย ต่อจากนั้นคณะได้เดินทาง

ไปยังสถานีบ้านกระโดน เพื่อตรวจเยี่ยมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น โดยจะใช้เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าในบริเวณใกล้เคียง เช่น บัวใหญ่-ท่าพระ เพื่อขนส่งสินค้าจากหนองคาย นครพนม ลงสู่ท่าเรือแหลมฉบัง และเป็นสถานีเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงที่สถานีจิระ โดยจะมอบให้กรมทางหลวงชนบท พิจารณาการเชื่อมโยงเครือข่ายทางถนนเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทาง





วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2560

พลตำรวจตรี สุรพงษ์ ถนอมจิตร ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ เป็นประธานเปิดป้ายอาคารศูนย์บริการประชาชนสถานีตำรวจรถไฟพ่วงค์ แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว One Stop Service พร้อมเปิดให้บริการประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในเขตพื้นที่สถานีกรุงเทพ และพื้นที่ใกล้เคียง

ศูนย์บริการประชาชนสถานีตำรวจรถไฟพ่วงค์ ประกอบด้วย ห้องแจ้งความร้องทุกข์ แจ้งเหตุด่วนเหตุร้าย คดีอาญา-จราจร ส่วนบริการรับแจ้งเอกสารหาย แจ้งความลงประจำวันเป็นหลักฐาน แยกเป็นสัดส่วนพร้อมให้บริการประชาชนด้วยความรวดเร็ว โปร่งใส และเป็นธรรม นอกจากนี้ ได้จัดจุดน้ำดื่ม และห้องน้ำสำหรับประชาชนที่มาใช้บริการ



วันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2560

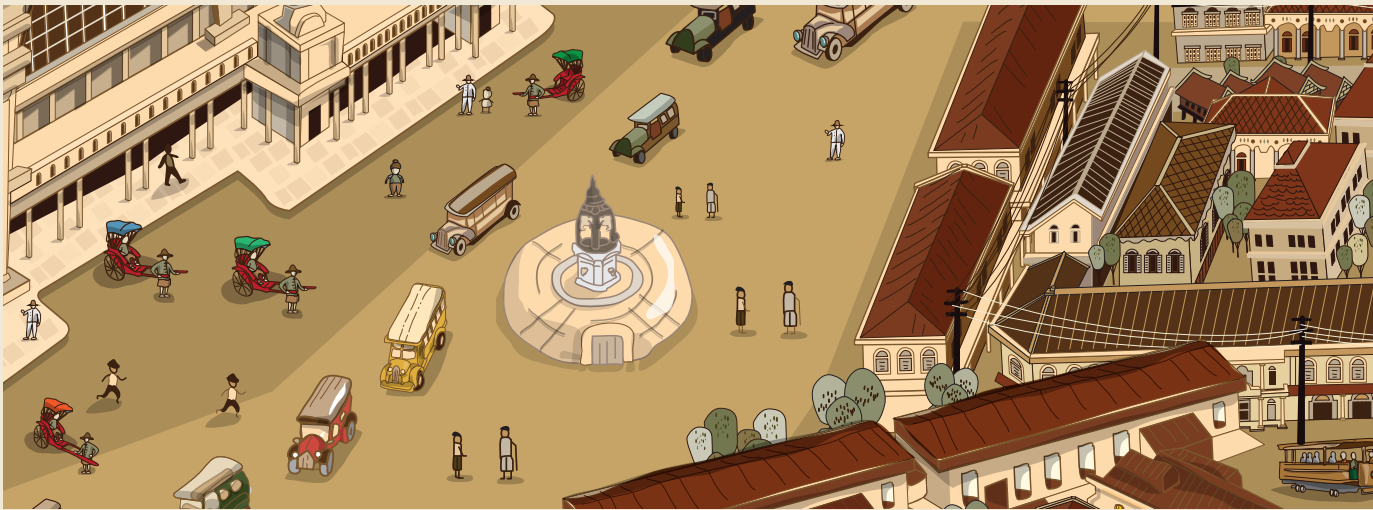
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างการรถไฟฯ ร่วมร้องเพลงชาติไทย บริเวณ

หน้าเสาธง ตึกบัญชาการรถไฟฯ เนื่องในโอกาสครบรอบ 100 ปี ธงชาติไทย เพื่อรำลึกถึงวันที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 พระราชทานธงชาติไทยที่ผ่านมา

สถานีที่ 4

More...Rewarding Experience

มากกว่าประสบการณ์ที่มีความหมาย



เปิดประสบการณ์ใหม่ๆ ไปกับการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสารในเทศกาลต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนมีรถไฟโดยสารพอเพียงที่จะสามารถเดินทางกลับบ้านได้อย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น หรือท่องเที่ยวทางรถไฟแบบไปเช้าเย็นกลับที่การรถไฟฯ ได้จัดทริปที่น่าสนใจไว้ให้เลือกรสแล้วอีกหลายเส้นทาง สำหรับผู้ต้องการประสบการณ์กับการเดินทางด้วยรถไฟอันน่าประทับใจไม่รู้ลืม

Be ready for new traveling experience through our extra trains provided during festivals to facilitate passenger and to ensure that everybody has adequate transportation for their trip back homes even much better and more convenient. We also have one day trip train service arranged by SRT with various trip routes for those who are seeking unforgettable travel by rail transit.

กลุ่มยุทธศาสตร์

- ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
- ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า
(Training Center of SRT)



ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

การดำเนินโครงการแผนพัฒนารายบุคคล

Competencies/Individual Development Plan: IDP

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ได้ส่งหนังสือขอความร่วมมือให้ฝ่ายบริการสินค้า ฝ่ายบริการโดยสาร และสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจ การเดินรถ ดำเนินการประเมินเฉพาะความสามารถในตำแหน่งงาน (Functional Competencies) แก่ผู้ใต้บังคับบัญชาในสังกัด ประกอบด้วย สายงานบริหารงานทั่วไป สายงานการตลาดและทรัพย์สิน สายงานการเดินรถ สายงานปฏิบัติการขบวนรถ และสายงานบริการ โดยการประเมินความสามารถในตำแหน่งงาน (Functional Competencies) ในครั้งนี้ผู้ประเมินจะเป็นพนักงานระดับ 8 ขึ้นไป (ไม่รวมระดับ 8 ชำนาญงาน) ส่วนผู้ถูกประเมินจะเป็นพนักงานระดับ 1 ขึ้นไป เช่น ประเมินพนักงานระดับ 10 พนักงานระดับ 10 ประเมินพนักงานระดับ 8 - 9 (ไม่รวมระดับ 8 ชำนาญงาน) พนักงานระดับ 8 - 9 (ไม่รวมระดับ 8 ชำนาญงาน) ประเมินพนักงานระดับ 1 - 8 ชำนาญงาน เป็นต้น

สำหรับพนักงานระดับ 8 - 9 (ไม่รวมระดับ 8 ชำนาญงาน) ให้จัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) ให้แก่พนักงานระดับ 1 - 8 ชำนาญงาน ที่มีผลการประเมินต่ำกว่าและ/หรือสูงกว่าระดับความคาดหวังที่การรถไฟฯ ได้กำหนดไว้ ส่วนพนักงานระดับ 8 ขึ้นไป (ไม่รวมระดับ 8 ชำนาญงาน) ไม่ต้องจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan)

Training Road Map

ขออนุมัติโครงการวิเคราะห์และจัดทำแผนที่การพัฒนาบุคลากรประจำสายงาน (Functional Competency Based - Training Road Map) พร้อมจัดทำการออกแบบฟอร์มแผนที่การพัฒนาบุคลากร (Training Road Map Form) ของสายงานบุคลากร สายงานการบัญชี สายงานการตลาดและทรัพย์สิน สายงานเทคนิค และสายงานวิศวกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับพจนานุกรมความสามารถในตำแหน่งงาน (Functional Competencies) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจ และทักษะในการจัดทำแผนที่การพัฒนาบุคลากร (Training Road Map) อย่างแท้จริงจนกระทั่งสามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงแผนที่การพัฒนาบุคลากรในสายงานของตนให้มีความเป็นปัจจุบันได้

โครงการส่งพนักงานฯ ไปฝึกอบรม ศึกษา และดูงาน

ภายในประเทศ	ต่างประเทศ
ฝึกอบรม ดูงาน เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 540 คน ระยะเวลา 6,755 ชั่วโมง	ฝึกอบรม ดูงาน เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 54 คน ระยะเวลา 1,662 ชั่วโมง
ฝึกอบรม ดูงาน ไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 3 คน ระยะเวลา 90 ชั่วโมง	ฝึกอบรม ดูงาน ไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 21 คน ระยะเวลา 653 ชั่วโมง
ศึกษาต่อภายในประเทศ จำนวน 19 คน ระยะเวลา 11,856 ชั่วโมง	ศึกษาต่อต่างประเทศ จำนวน 1 คน ระยะเวลา 2,142 ชั่วโมง

การปลูกฝังคุณธรรมจริยธรรมของพนักงานการรถไฟฯ

1. โครงการอบรมเสริมสร้างความรู้วิธีปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบและคำสั่งการรถไฟฯ ให้กับพนักงานในส่วนภูมิภาค

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในเจตนารมณ์ของประมวลจริยธรรม และเพื่อเป็นการปลูกและปลูกจิตสำนึกของพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงานของการรถไฟฯ ให้มีความตระหนักรู้ตามประมวลจริยธรรมพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงานของการรถไฟฯ พ.ศ. 2552 และเพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบคำสั่งการรถไฟฯ และสิทธิสวัสดิการอื่นๆ โดยได้ดำเนินการ ดังนี้

- สายเหนือ จัด ณ โรงแรมสีหราช จังหวัดอุดรธานี ในวันอังคารที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 จำนวน 100 คน
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ จัด ณ โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา ในวันอังคารที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2560 จำนวน 100 คน
- สายใต้ จัด ณ โรงแรมแกรนด์ เซาน์เทิร์น อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ในวันพุธที่ 15 มีนาคม 2560 จำนวน 100 คน มีพนักงานเข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 300 คน

2. โครงการอบรม “พัฒนาเครือข่ายต่อต้านการทุจริต”

มีแผนดำเนินการจัดอบรมสัมมนาพัฒนาและเพิ่มเครือข่ายนอกสถานที่ วัดสุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายต่อต้านการทุจริตในการเพิ่มจำนวนและคุณภาพของเครือข่าย สำหรับเป็นแนวร่วมในการแจ้งเบาะแสและตรวจสอบการดำเนินงานของบุคลากรของการรถไฟฟ้า โดยรูปแบบการดำเนินการอบรมให้ความรู้พัฒนาเครือข่ายเดิมให้มีความเข้มแข็งเพิ่มมากขึ้น และสร้างเครือข่ายใหม่สำหรับเป็นแนวร่วมในการแจ้งเบาะแสและตรวจสอบการดำเนินงานของบุคลากรการรถไฟฟ้า โดยดำเนินการจัดอบรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ให้ความรู้กับเครือข่ายเดิมและเครือข่ายใหม่นอกสถานที่ ในวันที่ 18 - 19 พฤษภาคม 2560 ณ แสปิเนส รีสอร์ท จังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 100 คน

การพัฒนาเครือข่ายต่อต้านการทุจริต

การจัดโครงการอบรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “พัฒนาเครือข่ายต่อต้านการทุจริต” เพื่อเป็นการป้องกันการทุจริตในองค์กร ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2559 ที่ให้หน่วยงานภาครัฐแปลงแนวทางและมาตรการตามยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งฝ่ายทรัพยากรบุคคลได้รับการจัดสรรงบประมาณจากการรถไฟฟ้า จำนวน 284,450 บาท ให้ดำเนินการจัดโครงการดังกล่าวขึ้นในวันที่ 18 - 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 ณ แสปิเนส รีสอร์ท จังหวัดกาญจนบุรี โดยมีพนักงานการรถไฟฟ้า ที่เป็นเครือข่ายต่อการทุจริตของการรถไฟฟ้า เดิมและใหม่เข้าร่วมโครงการอบรมสัมมนา จำนวน 100 คน



ฝ่าย/สำนักงาน	อัตรา อนุมัติ	จำนวนพนักงาน (คน)										
		ต.ด. 59	พ.ย. 59	ธ.ด. 59	ม.ด. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ก.ย. 60
การรถไฟฯ	222	16	16	16	12	12	12	13	13	14	14	14
รองผู้ว่าการ	7	7	7	7	7	7	6	6	6	6	6	6
ผู้ช่วยผู้ว่าการ	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
ฝ่ายทรัพยากรบุคคล	127	104	104	104	108	108	109	109	109	109	108	107
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	88	77	80	81	81	81	81	81	82	82	82	82
ฝ่ายการเงินและการบัญชี	263	127	126	127	127	127	128	128	128	127	127	126
ฝ่ายการพัสดุ	196	69	70	70	69	68	68	69	69	69	69	69
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	145	87	88	89	89	89	89	89	87	87	88	88
ฝ่ายการช่างโยธา	3,109	1,307	1,303	1,303	1,302	1,302	1,303	1,299	1,299	1,298	1,296	1,299
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	644	457	458	455	455	455	455	454	454	452	451	452
ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ	4,340	2,858	2,841	2,839	2,821	2,821	2,858	2,858	2,853	2,847	2,846	2,825
ฝ่ายบริการโดยสาร	1,330	753	753	754	763	764	779	777	778	770	768	761
ฝ่ายบริการสินค้า	596	453	459	458	463	465	466	464	467	473	475	472
ฝ่ายการช่างกล	6,114	4,019	4,015	4,014	4,011	4,007	3,997	3,995	3,993	3,991	3,987	3,974
ฝ่ายบริหารทรัพยากร	95	73	73	71	70	70	71	71	72	73	72	72

ฝ่าย/สำนักงาน	อัตรา อนุมัติ	จำนวนพนักงาน (คน)											
		ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60
ฝ่ายตรวจสอบภายใน	54	28	28	28	27	26	26	26	26	27	27	26	26
ฝ่ายบริหารโครงการ พัฒนาที่ดิน	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
สำนักงานจัดการ กรรมสิทธิ์ที่ดิน	41	16	16	16	17	15	15	15	15	15	15	15	15
สำนักงานบริหารพื้นที่ ตลาด	7	2	5	5	5	6	6	6	6	6	6	7	7
สำนักงานยุทธศาสตร์ ธุรกิจการเดินรถ	21	11	11	11	11	11	10	10	10	9	8	8	8
สำนักงานจัดหาพัสดุ ซ่อมบำรุง	72	38	38	38	38	38	38	36	36	36	36	36	37
สำนักงานผู้ว่าการ	60	39	39	39	40	40	40	41	41	41	41	41	40
สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา	29	16	16	16	17	17	17	17	17	17	17	17	17
สำนักงานอาณานิบาล	66	48	49	49	49	48	48	48	48	47	47	47	47
สำนักงานแพทย์	235	75	74	75	75	75	75	75	75	74	74	74	73
สำนักงานบริหาร โครงการระบบรถไฟฟ้า	13	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	8
สำนักงานผู้ตรวจการ รถไฟ	15	13	13	13	13	14	15	15	15	15	15	15	15
ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ	50	36	36	36	34	34	34	35	35	35	36	36	36
ศูนย์ประสานงานและ เลขานุการ คณะ กรรมการรถไฟ	14	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
ศูนย์ประชาสัมพันธ์	25	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16	16	16

ฝ่าย/สำนักงาน	อัตรา อนุมัติ	จำนวนพนักงาน (คน)											
		ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60
ศูนย์บริหารความเสี่ยง	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	7	7	7
กองควบคุม การปฏิบัติการ	13	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
กองบังคับการตำรวจ รถไฟ	13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
รวม	18,015	10,785	10,774	10,770	10,760	10,756	10,803	10,794	10,791	10,776	10,768	10,761	10,723

ฝ่าย/สำนักงาน	อัตรา อนุมัติ	จำนวนลูกจ้างพาหนะ/เดือน (คน)											
		ต.ด. 59	พ.ย. 59	ร.ด. 59	ม.ด. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60
การรถไฟฯ	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
รองผู้ว่าการ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ผู้ช่วยผู้ว่าการ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ฝ่ายทรัพยากรบุคคล	13	6	6	8	8	8	8	9	9	10	10	10	10
ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
ฝ่ายการเงินและ การบัญชี	33	28	28	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
ฝ่ายการพัสดุ	17	9	9	9	9	9	9	9	9	9	11	10	10

ฝ่าย/สำนักงาน	อัตรา อนุมัติ	จำนวนลูกจ้างเฉพาะงาน/เดือน (คน)											
		ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60
ฝ่ายโครงการพิเศษและ ก่อสร้าง	6	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2
ฝ่ายการช่างโยธา	1,240	1220	1220	1219	1219	1219	1219	1218	1218	1216	1210	1197	1197
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม	90	87	87	86	86	86	86	85	85	84	84	82	82
ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ	1,261	1108	1108	1123	1123	1123	1123	1135	1135	1151	1145	1153	1153
ฝ่ายบริการโดยสาร	391	376	376	375	375	375	375	381	381	375	376	379	379
ฝ่ายบริการสินค้า	25	22	22	22	22	22	22	22	22	21	21	21	21
ฝ่ายการช่างกล	767	747	747	739	739	739	739	746	746	740	723	714	714
ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน	31	22	22	22	22	22	22	28	28	28	28	28	28
ฝ่ายตรวจสอบภายใน	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ฝ่ายบริหารโครงการ พัฒนาที่ดิน	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
สำนักงานจัดการ กรรมสิทธิ์ที่ดิน	9	3	3	3	3	3	3	8	8	8	8	8	8
สำนักงานบริหารพื้นที่ ตลาด	8	8	8	8	8	8	8	15	15	15	15	14	14
สำนักงานยุทธศาสตร์ ธุรกิจการเดินรถ	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
สำนักงานจัดหาวัสดุ ซ่อมบำรุง	17	10	10	15	15	15	15	13	13	12	14	14	14

ฝ่าย/สำนักงาน	อัตรา อนุมัติ	จำนวนลูกจ้างเฉพาะงาน/เดือน (คน)											
		ต.ค. 59	พ.ย. 59	ธ.ค. 59	ม.ค. 60	ก.พ. 60	มี.ค. 60	เม.ย. 60	พ.ค. 60	มิ.ย. 60	ก.ค. 60	ส.ค. 60	ก.ย. 60
สำนักงานผู้ว่าการ	32	18	18	20	20	20	20	20	20	18	20	20	20
สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา	4	2	2	2	2	2			2	2	2	2	2
สำนักงานอณูบาล	10	8	8	8	8	8				7	7	7	9
สำนักงานแพทย์	37	34	34	36	36	36				36	36	36	36
สำนักงานบริหาร โครงการระบบรถไฟฟ้า	4	2	2	2	2	2				3	3	3	3
สำนักงานผู้ตรวจการ รถไฟ	6	2	2	2	2	2				2	2	2	2
ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ	3	2	2	2	2	2				2	2	2	2
ศูนย์ประสานงานและ เลขานุการ คณะ กรรมการรถไฟฯ	2	1	1	1	1	1				1	1	1	1
ศูนย์ประชาสัมพันธ์	3	3	3	3	3	3				3	2	2	2
ศูนย์บริหารความเสี่ยง	2	1	1	2	2	2				2	2	2	2
กองควบคุมการปฏิบัติ การ	1	1	1	1	1	1				1	1	1	1
กองบังคับการตำรวจ รถไฟ	12	12	12	12	12	12				13	13	13	13
รวม	4,056	3,741	3,741	3,759	3,759	3,759				3,800	3,797	3,774	3,761



ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โครงการจ้างงานบริการที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มีพันธกิจในการให้บริการด้านการคมนาคม และขนส่งครอบคลุมทั่วภูมิภาคของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่องค์กร รวมถึงการพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และดำเนินการขนส่งในเชิงสังคมเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ และตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของภาครัฐ นอกจากนี้ ยังต้องตอบสนองนโยบายภาครัฐในการพัฒนา ขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง

ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ แผนงาน โครงการ วางระบบสารสนเทศ พัฒนาระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์

ให้สามารถให้บริการได้ตลอดเวลาและมีประสิทธิภาพ รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้การบริการ พิจารณาค่าใช้จ่ายด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดำเนินการจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยี

สารสนเทศและการสื่อสาร สำหรับ พ.ศ. 2560 - 2564 ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบ ทิศทาง และเป้าหมาย การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารให้สอดคล้องรับกับยุทธศาสตร์การรถไฟแห่งประเทศไทย แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร อีกทั้งสอดคล้องกับแนวนโยบายต่างๆ ของรัฐบาล ได้แก่ แผนแม่บท National Action Plan และกรอบนโยบายหลักด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารระดับประเทศ อาทิ กรอบนโยบายหลักด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ระยะ พ.ศ. 2554 - 2563 ของประเทศไทย (ICT 2020) ร่างแผนแม่บทดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy) แนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2553 และแผนแม่บทความปลอดภัยสารสนเทศประเทศไทย ตลอดจนการกำหนดกรอบงบประมาณด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งจะช่วยให้เป้าหมายในการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และยกระดับการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารให้มีมาตรฐานเดียวกันทั้งหน่วยงาน

โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ส่วนควบสำหรับฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ประจำปี 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย จำเป็นต้องมีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานทดแทนเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ที่ใช้งานมาเป็นเวลานานเพียงพอต่อการใช้งาน และเป็นไปตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2554 - 2558 ที่ได้กำหนดอัตราส่วนของเครื่องคอมพิวเตอร์ต่อพนักงานที่เหมาะสม โดยให้พนักงานที่สำนักงานใหญ่มีอัตราส่วนคอมพิวเตอร์ต่อพนักงานเป็น 1:2 และพนักงานส่วนอื่นมีอัตราส่วน 1:5 จึงได้จัดทำงบประมาณในการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ จำนวน 962 ชุด เครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กจำนวน 122 เครื่องสำหรับฝ่าย/สำนักงานต่างๆ ในการรถไฟฯ ไว้ใช้งาน

งบประมาณ 23.527 ล้านบาท

สถานะ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำแผนการสั่งซื้อ

Development of research database of SRT

Information Technology Division, Information Technology Department has developed research database of SRT to keep researches and studies of divisions/offices which will be developed into web applications which used for disseminating researched conduct by SRT on its website.

โครงการศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศการรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT Operation Center: SROTC)

ปีงบประมาณ 2560 ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตัดสินใจของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นเอง เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการส่งเสริม สนับสนุนให้พนักงานได้มีความรู้และทักษะเพิ่มมากขึ้น และเป็นการประหยัดงบประมาณ ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้บริหารในการติดตามผลการปฏิบัติงาน และใช้ในการวางแผนการบริหาร โดยได้บรรจุโครงการไว้ในแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564 และแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564

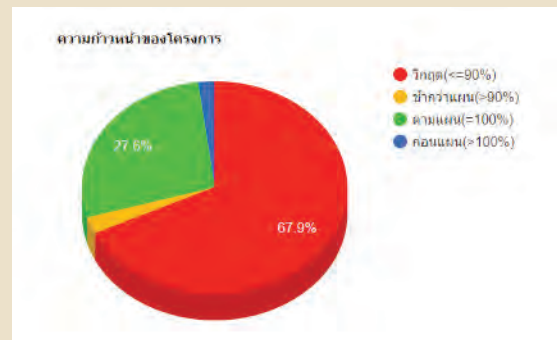
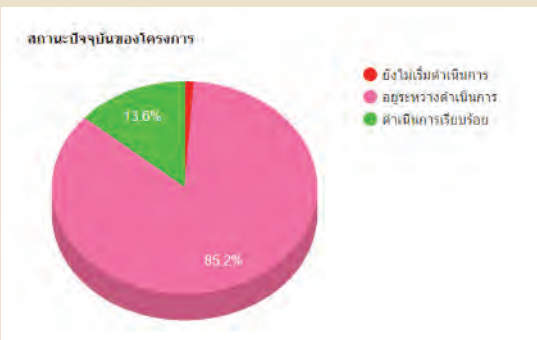
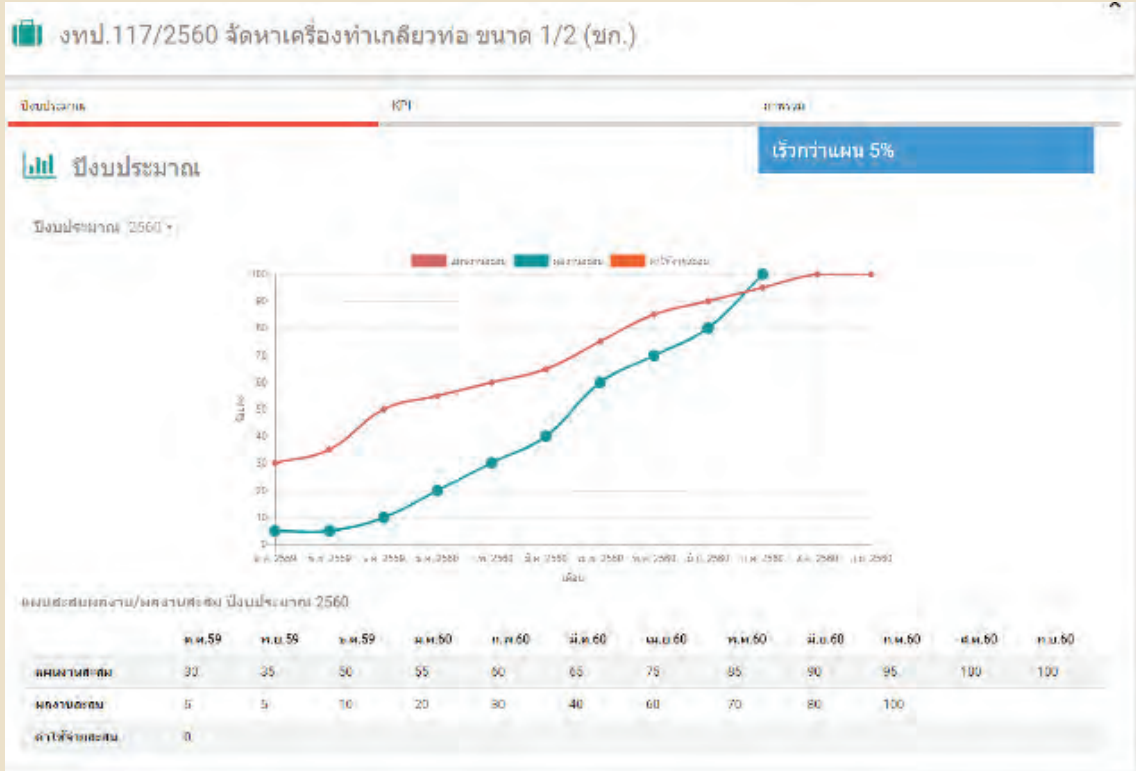
แผนการดำเนินงานปี 2560 มีขอบเขตงาน ดังนี้

- ระบบติดตามโครงการ (PMS) เป็นระบบเพื่อสนับสนุนการบริหารงาน สำหรับผู้บริหารของการรถไฟฯ ในการใช้ติดตามผลการดำเนินงานโครงการต่างๆ ประกอบไปด้วย การติดตามโครงการงบประมาณ (งบท.) แผนฟื้นฟู แผนวิสาหกิจ และภาพรวมสถานะโครงการ
- ระบบสารสนเทศสำหรับผู้บริหาร (SRTBI) เป็นระบบที่รวบรวมข้อมูลด้านต่างๆ ของหน่วยงาน แล้วนำมาจัดทำรายงานในรูปแบบต่างๆ ที่เหมาะสมกับมุมมองในการวิเคราะห์ แสดงผลลัพธ์ของแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นได้ตรงตามความต้องการของการรถไฟฯ และมีประสิทธิภาพ โดยเริ่มดำเนินการที่ฝ่ายบริหารทรัพยากรเป็นลำดับแรก
- ระบบติดตามตัวชี้วัด (KPIMS) เป็นระบบที่ใช้สำหรับติดตามตัวชี้วัดต่างๆ เช่น ตัวชี้วัดองค์กร (TRIS) ตัวชี้วัดผู้ว่าการ และตัวชี้วัดระดับฝ่าย/สำนักงาน โดยระบบสามารถจัดกลุ่มรายงานตามความต้องการของหน่วยงาน

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2560

เป็นไปตามแผน ดังตัวอย่างรายละเอียดดังนี้

- ระบบติดตามโครงการ (PMS)
(<http://srtoc.railway.co.th/srtbi/>)

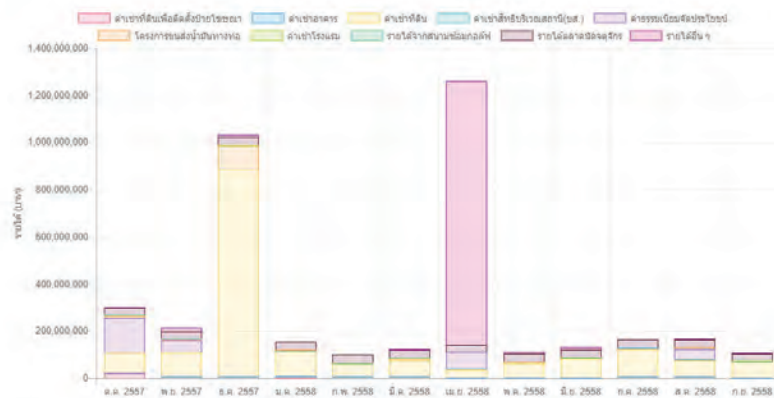


- ระบบสารสนเทศสำหรับผู้บริหาร (SRTBI) (<http://srtoc.railway.co.th/bi/frontend/index.php>)

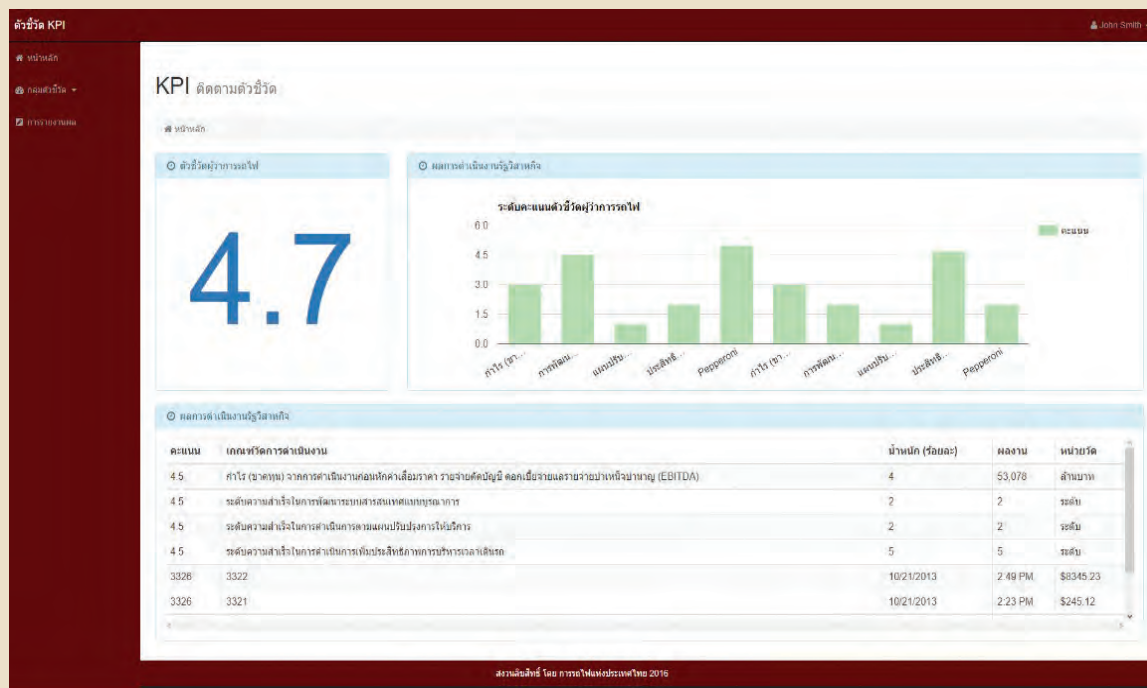


สรุปรายได้จากการบริหารทรัพย์สิน ตามเกณฑ์คงค้าง ประจำปีงบประมาณ 2558

ปีงบประมาณ **2558**

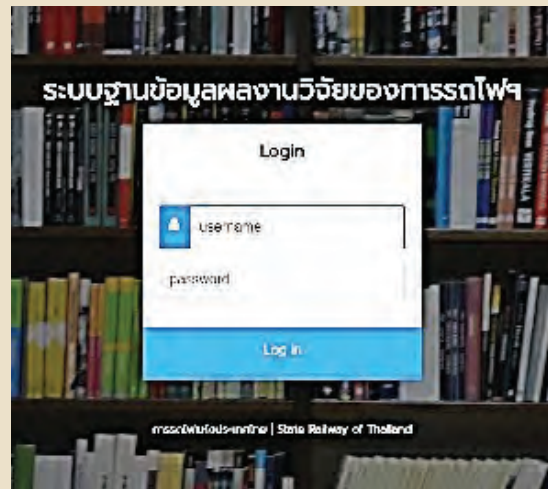


- ระบบติดตามตัวผู้โดยสาร (KPIMS) (<http://srtoc.railway.co.th/srtbi/kpi/>)

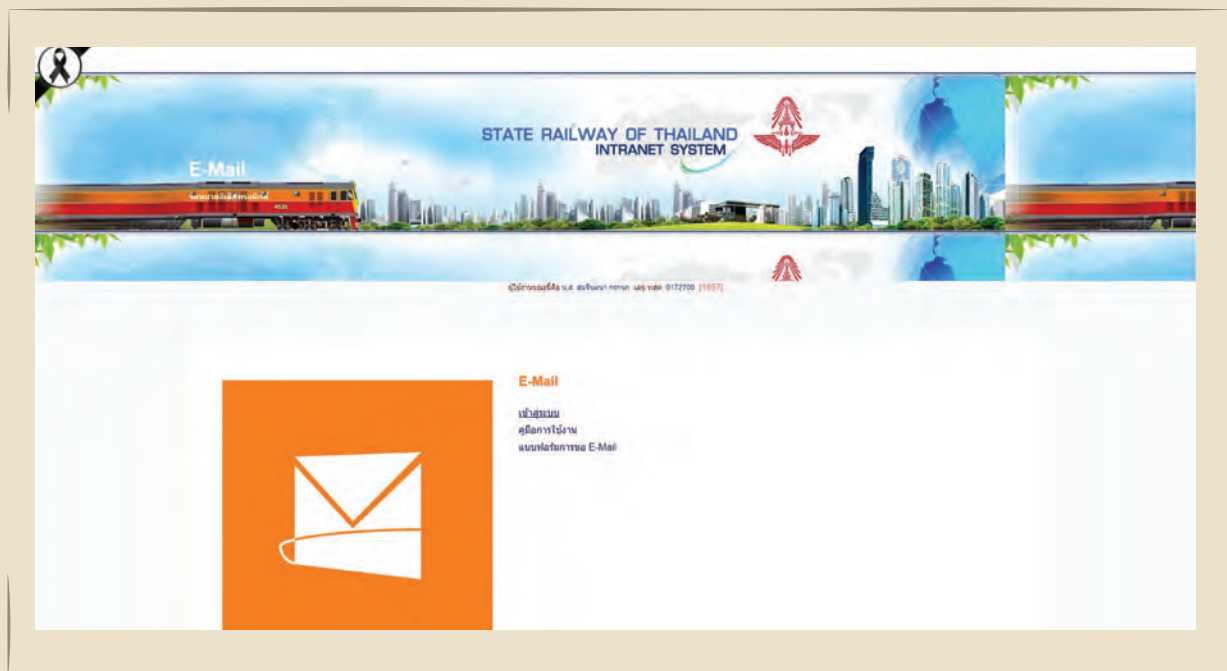


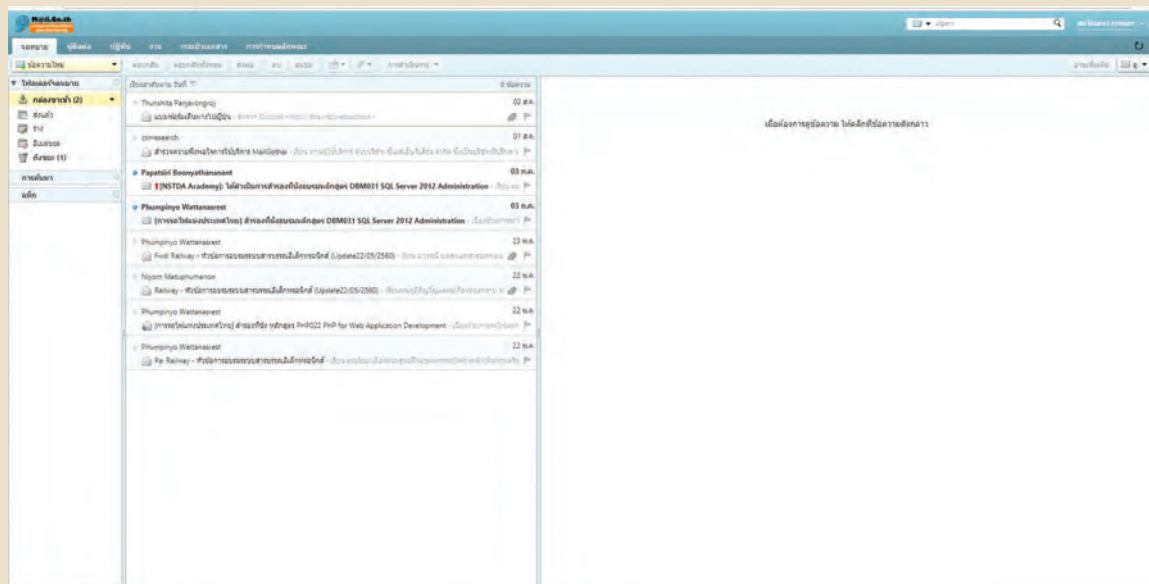
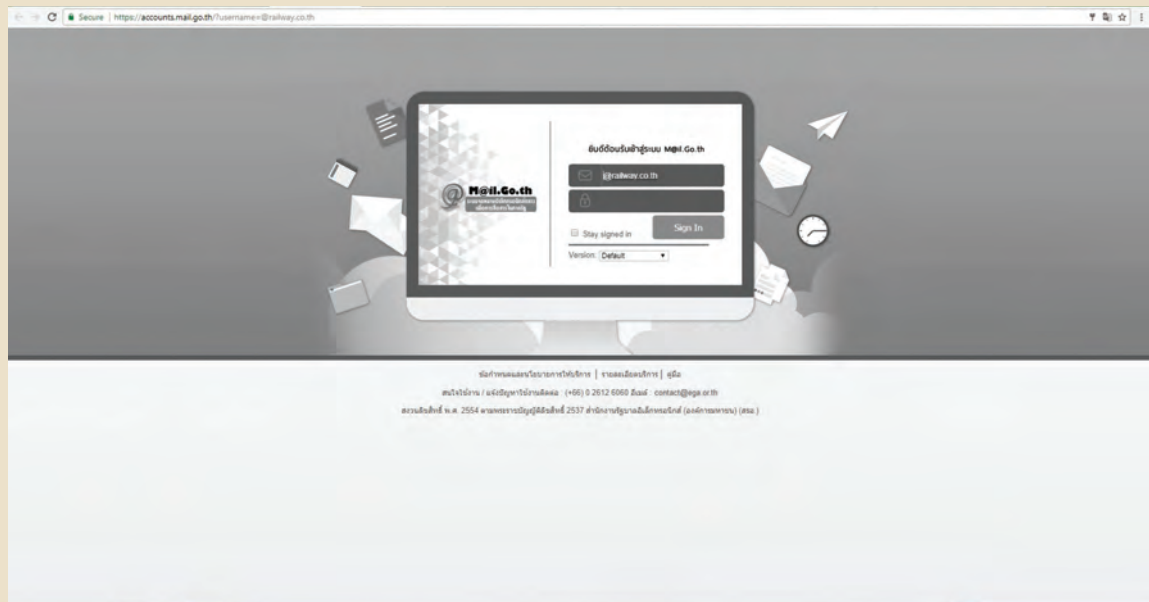
การพัฒนาฐานข้อมูลผลงานวิจัยของการรถไฟฯ

กองเทคนิคสารสนเทศ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบฐานข้อมูลงานวิจัยของการรถไฟฯ เพื่อจัดเก็บผลงานวิจัยและผลการศึกษา ของฝ่าย/สำนักงานต่างๆ ซึ่งมีรูปแบบการพัฒนาเป็น Web Application และเผยแพร่ข้อมูลผลงานวิจัยฯ บนเว็บไซต์ของการรถไฟฯ

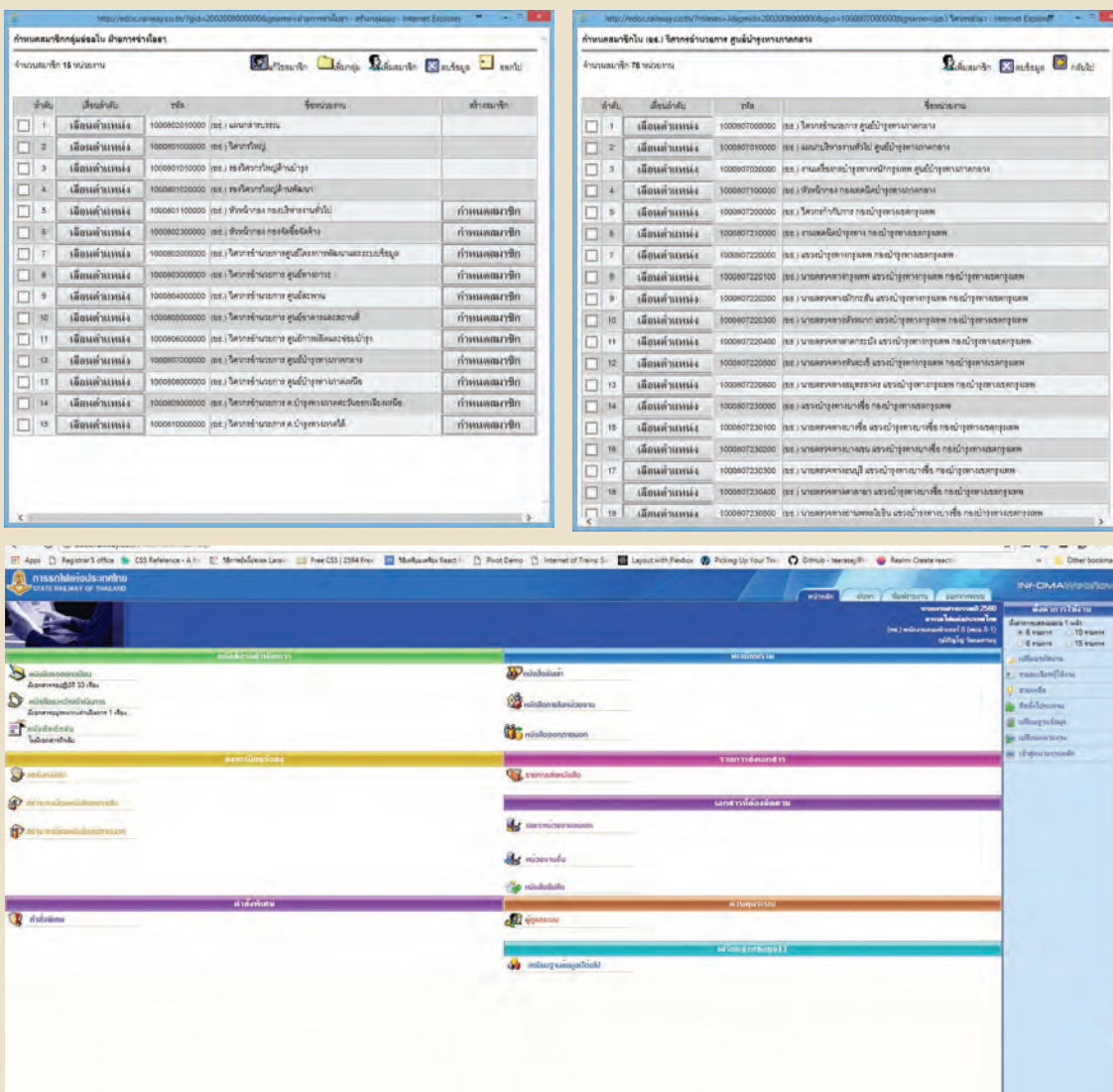


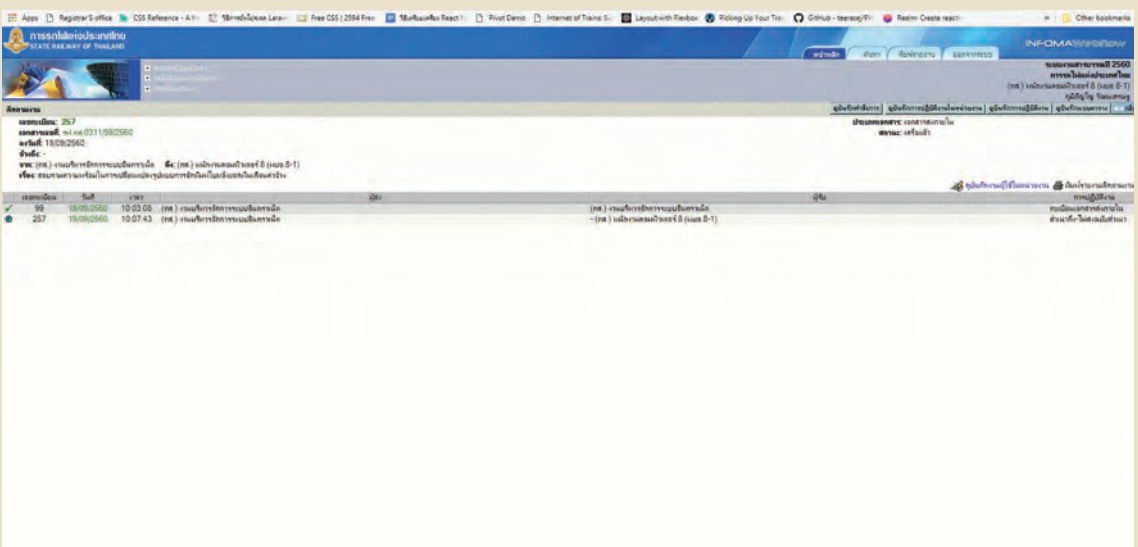
- ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ e-Mail



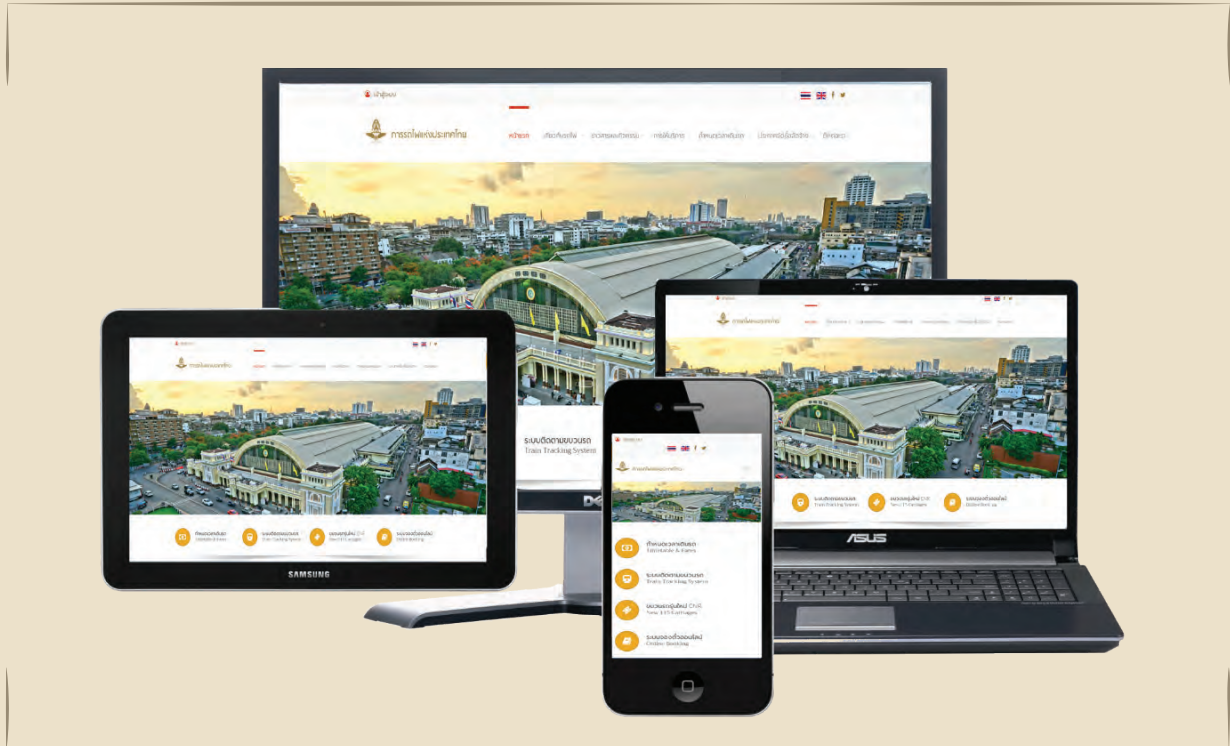


• ระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์





การพัฒนาเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย ปี 2560 ให้รองรับการแสดงผลในรูปแบบ Responsive Web Design



ปริมาณการใช้บริการเว็บไซต์ swท. (www.railway.co.th) / เซสชัน

	2014	Growth Rate (%)	2015	Growth Rate (%)	2016	Growth Rate (%)
Mobile	1,343,037	-	3,472,437	258.55	4,792,897	138.03
Desktop	1,242,949	-	1,895,845	152.53	2,100,984	125.55
Tablet	292,275	-	464,556	158.94	429,525	92.46
Total	2,878,261	-	5,832,838	202.65	7,323,406	125.55

มาตรฐานการพัฒนาเว็บไซต์ ภาครัฐ

1. ข้อมูลพื้นฐาน
2. การสร้างปฏิสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการ
3. การให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service)
4. คุณลักษณะที่ควรมี
5. การทำให้เว็บเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ (Web Accessibility)

งบประมาณที่ได้รับและผลการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี 2560

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	เลขที่ งบป.	งบประมาณ (ลบ.)	เบิกจ่าย ปี 60	หมายเหตุ
1.	การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์แบบพกพาสำหรับงานประมวลผล (Notebook) จำนวน 234 เครื่อง และเครื่องคอมพิวเตอร์แบบประมวลผลแบบที่ 1 (Desktop) พร้อมเครื่องสำรองไฟ จำนวน 656 เครื่อง รวม 2 รายการ	งบประมาณ รายจ่าย ทำการ	40.500	-	ตรวจรับงาน เรียบร้อยแล้ว
2.	การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์แบบพกพาสำหรับงานประมวลผล (Notebook) จำนวน 130 เครื่อง และเครื่องคอมพิวเตอร์แบบประมวลผลแบบที่ 1 (Desktop) พร้อมเครื่องสำรองไฟ จำนวน 472 เครื่อง รวม 2 รายการ	งบประมาณ รายจ่าย ทำการ	37.949	-	ตรวจรับงาน เรียบร้อยแล้ว
3.	โครงการจ้างงานบริการที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 - 2564	งบประมาณ รายจ่าย ทำการ	7.000	3.2156	ตรวจรับงาน เรียบร้อยแล้ว
4.	จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ส่วนควบของฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ประจำปี 2559	72/2559	49.445	-	อยู่ระหว่าง พิจารณา ตรวจรับ
5.	จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ส่วนควบ ประจำปี 2560	40/2560	23.527	-	อยู่ระหว่าง การจัดทำแผน การจัดซื้อ



รายงานการสำรวจเว็บไซต์หน่วยงานภาครัฐระดับกรม ประจำปี 2559

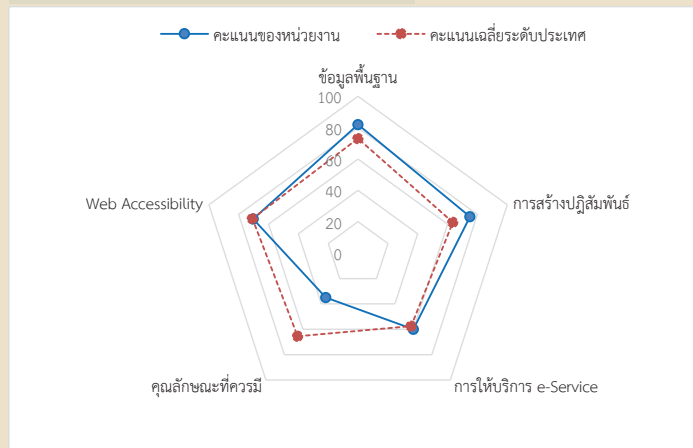
ผลการสำรวจเว็บไซต์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (www.railway.co.th/home/) โดยพิจารณาตามเนื้อหาภาครัฐ (Government Website Contents) และการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Service) รวมถึงคุณลักษณะที่ควรมีตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ (Government Website Standard) ซึ่งสามารถสรุปผลในภาพรวม ได้ดังนี้

หน่วยงาน การรถไฟแห่งประเทศไทย

กลุ่ม

Raising Star

สังกัด กระทรวงคมนาคม



ผลคะแนนการสำรวจเว็บไซต์ ประจำปี 2559			
คะแนนรวมของหน่วยงาน (คะแนนเต็มแต่ละหมวด คือ 100 คะแนน)	คะแนนเฉลี่ย ระดับประเทศ (271 หน่วยงาน)	คะแนนเฉลี่ย ระดับกระทรวง	กรม
ข้อมูลพื้นฐาน	73	75	82
การสร้างปฏิสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการ	64	65	75
การให้บริการ ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service)	58	64	60
คุณลักษณะที่ควรมี	66	66	35
การทำให้เว็บไซต์เข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ (Web Accessibility)	71	73	70

กลุ่ม	ลักษณะ
กลุ่ม Developed	กลุ่มที่มีการพัฒนาเว็บไซต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐอย่างต่อเนื่อง
กลุ่ม Raising Star	กลุ่มที่มีการพัฒนาเว็บไซต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐจากปี 2558 ในระดับการได้สูงมาก
กลุ่ม Developing	กลุ่มที่มีการพัฒนาเว็บไซต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐระดับปานกลางถึงสูง
กลุ่ม Maintainer	กลุ่มที่มีการพัฒนาเว็บไซต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐระดับสูง
N/A	หน่วยงานที่ไม่สามารถเปรียบเทียบกลุ่มได้ เนื่องจากไม่มีข้อมูลในปี 2558

ดำเนินงานด้านรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ให้บรรลุเป้าหมายของหน่วยงาน และเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการในทุกภาคส่วนอย่างแท้จริงต่อไป



ดาวน์โหลดรายละเอียดผลการสำรวจฯ ได้ที่ <https://www.ega.or.th/profile/2018/>

จัดทำโดย ส่วนมาตรฐานและสถาปัตยกรรมองค์กร (ins_division@ega.or.th)



ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ (Training Center of SRT)

สัมมนาเรื่อง “AEC กับประเทศไทยหลังปี 2560”

วันที่ 5 กรกฎาคม 2560 กองการอบรมด้านการบริหารงานได้จัดสัมมนาเรื่อง “AEC กับประเทศไทยหลังปี 2560” เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความรู้ความเข้าใจประวัติความเป็นมา ความสำคัญ วิวัฒนาการของกลุ่มอาเซียนสู่การพัฒนาเป็นประชาคมอาเซียน และเข้าใจ 3 เสาหลัก ความร่วมมือของประชาคมอาเซียน ได้แก่ ด้านการเมืองและความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและวัฒนธรรม โดยได้รับเกียรติจากวิทยากร ดร.สุวิทย์ มังคละ นักการทูตชำนาญการพิเศษ กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ มาบรรยายให้ความรู้แก่พนักงานการรถไฟฯ จำนวน 97 คน ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ เซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพฯ



สัมมนา เรื่อง “พ.ร.บ.คอมพิวเตอร์ และภัยร้ายจาก Internet”

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2560 กองการอบรมด้านการบริหารงาน ได้จัดสัมมนา เรื่อง “พ.ร.บ.คอมพิวเตอร์ และภัยร้ายจาก Internet” เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาทราบแนวทางการป้องกัน หรือหลีกเลี่ยงการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ และตระหนักถึงความผิดที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้งานหรือผู้อื่น หากนำสิ่งที่ไม่ถูกต้องนำขึ้นสู่ระบบอินเทอร์เน็ต โดยได้รับเกียรติจากวิทยากร อ.ไพฑูรย์ อมรภิญโญเกียรติ กรรมการการวิสามัญ พิจารณาร่าง พ.ร.บ.ว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์แห่งชาติ มาบรรยายให้ความรู้เรื่อง พ.ร.บ.คอมพิวเตอร์ และพันตำรวจเอก นิเวศน์ อาภาวศิน ตำแหน่งรองผู้บังคับการ สนับสนุนทางเทคโนโลยี กองบังคับการสนับสนุนทางเทคโนโลยี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มาบรรยายให้ความรู้เรื่องภัยจากอินเทอร์เน็ตแก่พนักงานการรถไฟฯ จำนวน 106 คน ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ เซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพฯ

สัมมนาเรื่อง “Thailand Transport 4.0”

เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2560 กองการอบรมด้านการบริหารงาน ได้จัดสัมมนาเรื่อง “Thailand Transport 4.0” เพื่อสร้างความเข้าใจในการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาพัฒนาธุรกิจ การขนส่งในยุค Thailand 4.0 ซึ่งการรถไฟฯ ได้มุ่งมั่นที่จะพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการยกระดับคุณภาพการให้บริการที่ทันสมัย และการบริหารจัดการที่ดี ส่งเสริมการแข่งขันของประเทศ ให้ก้าวไปสู่การเป็น Transport 4.0 เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล โดยได้รับเกียรติจากวิทยากร รองศาสตราจารย์ ดร.สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา อาจารย์ประจำสาขาวิชาวิศวกรรมอุตสาหการ และอาจารย์ผู้สอนวิศวกรรม โลจิสติกส์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย มาบรรยายให้ความรู้กับผู้บริหารของการรถไฟฯ จำนวน 97 คน ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ เซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพฯ



หลักสูตร “การพัฒนาผู้บริหารระดับสูง” ประจำปี 2560

การอบรมหลักสูตร “การพัฒนาผู้บริหารระดับสูง” ประจำปี 2560 เพื่อเป็นการพัฒนาผู้บริหาร ในการจัดการสมัยใหม่ ตอบโจทย์ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนองค์กรให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ และสถาบันโพกัสอะคาเดมี่ มูลนิธิพัฒนามนุษย์นานาชาติโพกัส จัดอบรมให้กับผู้บริหารระดับสูง (ระดับ 12 - 14) จำนวน 30 คน ในโครงการ “การพัฒนาผู้บริหารระดับสูง” (ระดับ 12 - 14) ในหัวข้อ “Trust Mastery Workshop by GPS-V.3.0 Dutch Model for State Railway of Thailand” ในวันอังคารที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ณ โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ เซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพฯ



หลักสูตร “การพัฒนาผู้บริหารระดับกลาง” ประจำปี 2560

การอบรมหลักสูตร “การพัฒนาผู้บริหารระดับกลาง” ประจำปี 2560 เพื่อเป็นการพัฒนาผู้บริหาร ในการจัดการสมัยใหม่ ตอบโจทย์แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรางให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ และสถาบันไฟฟ้าสอะคาเดมี มูลนิธิพัฒนามนุษย์นานาชาติโพกัส จัดอบรมให้กับผู้บริหารระดับกลาง (ระดับ 10 - 11) จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ 50 คน ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ เซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพฯ

- รุ่นที่ 1 ระหว่างวันที่ 6 - 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 หัวข้อ Trust Mastery Workshop for State Railway of Thailand ด้วยระบบ Results Coaching by GPS-Dutch Model
- รุ่นที่ 2 ระหว่างวันที่ 21 - 23 สิงหาคม พ.ศ. 2560 หัวข้อ “การพัฒนาทักษะทางการเงินสากล” (Financial Mastery Workshop for State Railway of Thailand by GPS - V.3.0 Dutch Model)



หลักสูตร “การพัฒนาผู้บริหารระดับต้น” ประจำปี 2560

การอบรมหลักสูตร “การพัฒนาผู้บริหารระดับต้น” ประจำปี 2560 เพื่อเป็นการพัฒนาผู้บริหาร ในการจัดการสมัยใหม่ ตอบโจทย์แผนยุทธศาสตร์การพัฒนองค์กรให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ และสถาบันไฟฟ้าสละคาเดมี มุลินธิพัฒนามนุษย์นานาชาติโพกัส จัดอบรมให้กับผู้ที่ดำรงตำแหน่งหัวหน้างาน หัวหน้าแผนก สารวัตร วิศวกร พนักงาน

ควบคุมการเดินรถ ระดับ 8 - 9 (ไม่รวมระดับ 8 ข้าราชการ) จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ 50 คน ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ เซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพฯ

- รุ่นที่ 1 ระหว่างวันที่ 16 - 18 มกราคม พ.ศ. 2560
- รุ่นที่ 2 ระหว่างวันที่ 23 - 25 มกราคม พ.ศ. 2560





หลักสูตร “คุณธรรมจริยธรรมในการทำงาน”



เมื่อวันที่ 9 - 10 และ 29 - 31 สิงหาคม พ.ศ. 2560 กองการอบรมด้านการบริหารงานได้จัดอบรมด้านคุณธรรมจริยธรรมในการทำงานให้กับพนักงานทุกระดับ เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมตระหนักถึงคุณค่าของการมีวินัย มีจรรยาบรรณในวิชาชีพ ทำงาน โดยยึดหลักจริยธรรมและธรรมาภิบาล พัฒนาจิตใจให้เกิดปัญญาและสันติสุขและมีจิตสำนึกที่ดีในหน้าที่ มีแนวทางในการปฏิบัติตนให้อยู่ในกรอบของคุณธรรมและจริยธรรมอันเป็นที่ยอมรับของสังคมไทย

โดยนิมนต์พระอาจารย์เอกชัย สิริญาโณ จากวัดใหม่ศรีร่มเย็น อ.เชียงของ จ.เชียงราย มาบรรยายธรรม ฝึกปฏิบัติสมาธิ จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ 50 คน รวม 100 คน รวมเวลาอบรมรุ่นละ 3 วัน 2 คืน ณ บ้านพุทธมณฑา อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

หลักสูตร ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงกับการพัฒนาองค์กรที่ยั่งยืน

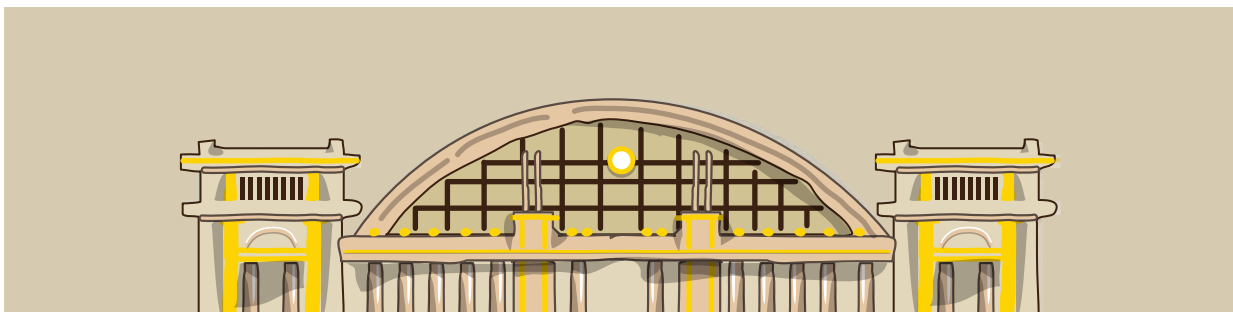
ด้วยสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 ที่ทรงพระราชทานหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงให้แก่ปวงชนชาวไทย กองการอบรมด้านการบริหารงานได้จัดอบรมหลักสูตร ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงกับการพัฒนาองค์กรที่ยั่งยืน ขึ้นเมื่อวันที่ 22 - 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 และ 1 - 3 มีนาคม พ.ศ. 2560 ที่ ศูนย์การเรียนรู้ภาคกลาง กองพลทหารราบที่ 11 ตำบลคลองนา อำเภอมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจใน

หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงให้กับพนักงานทุกระดับ ให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันและสร้างความมั่นคงให้กับองค์กร โดยได้รับความอนุเคราะห์จากทีมวิทยากรถ่ายทอดความรู้และการฝึกปฏิบัติผ่านฐานการเรียนรู้หลากหลายกิจกรรม เช่น การจักสานหมวกด้วยทางมะพร้าว การทำลวดตัด การทำสบู่สมุนไพร การปลูกพืช/ผัก การทำนาโยน การจับปลา เป็นต้น

หลักสูตร ชีวิตสดใสหลังวัยทำงาน

เมื่อวันที่ 6 - 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 และวันที่ 15 - 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 กองการอบรมด้านการบริหารงานได้จัดโครงการชีวิตสดใสหลังวัยทำงานให้กับพนักงานที่กำลังจะเกษียณอายุในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจในด้านการดูแลสุขภาพของตนเอง เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงการเจ็บป่วยเนื่องจากพฤติกรรมในชีวิตประจำวัน การป้องกันโรคที่เกิดจากความเสื่อมของร่างกายเมื่ออายุมากขึ้น และมีทัศนคติที่ดีต่อองค์กรมีความสุขกับการทำงานในช่วงที่เหลือนอยู่ และสามารถใช้ชีวิตหลังวัยทำงานได้อย่างสดใส เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม

มีผู้เข้าร่วมโครงการ จำนวน 130 คน แบ่งออกเป็น 2 รุ่น รุ่นละ 65 คน รุ่นที่ 1 วันที่ 6 - 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 จัดอบรมให้ความรู้ที่จังหวัดหนองคาย โดยทีมวิทยากรจากสาธารณสุขจังหวัดหนองคาย พร้อมทั้งเดินทางไปศึกษาดูงานที่นครหลวงเวียงจันทน์ รุ่นที่ 2 วันที่ 15 - 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 จัดอบรมให้ความรู้ที่จังหวัดสตูล โดยทีมวิทยากรจากสาธารณสุขจังหวัดสตูล และเดินทางไปศึกษาดูงานที่เกาะลังกาวิ ประเทศมาเลเซีย



งานกำหนดหลักสูตรและโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ

Curriculum Specification and Railway Technical School Section

ได้ดำเนินการจัดการเรียนการสอนของโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ
ดังนี้

1. จัดแผนการเรียนสำหรับนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ 4 สาขาวิชา
 - 1.1 สาขาวิชาช่างเครื่องกล
 - 1.2 สาขาวิชาช่างอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
 - 1.3 สาขาวิชาช่างโยธา
 - 1.4 สาขาวิชาการจัดการเดินรถ
2. จัดตารางสอนนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ 4 สาขาวิชา 9 ห้องเรียน
 - 2.1 สาขาวิชาช่างเครื่องกล 3 ห้อง
 - 2.2 สาขาวิชาช่างอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม 2 ห้อง
 - 2.3 สาขาวิชาช่างโยธา 2 ห้อง
 - 2.4 สาขาวิชาการจัดการเดินรถ 2 ห้อง
3. จัดอาจารย์และบุคลากรทำหน้าที่อาจารย์ผู้สอน นักเรียน วิศวกรรมรถไฟ 9 ห้องเรียน จำนวน 50 คน
4. จัดอบรมสัมมนา อาจารย์และบุคลากรทำหน้าที่อาจารย์ผู้สอน เพื่อพัฒนาทักษะการจัดกิจกรรมการเรียนการสอน

The instruction of the railway engineering school is as follows

1. To Preparation Education Program Plan for Railway Engineering Students 4 in the following majors:
 - 1.1 Mechanical Engineering Program
 - 1.2 Signaling and Telecommunication Program
 - 1.3 Civil Engineering Program
 - 1.4 Traffic Management Program
2. To Preparation Schedule for Studying 4 Majors 9 classrooms in the following
 - 2.1 Mechanical Engineering 3 class
 - 2.2 Signaling and Telecommunication 2 class
 - 2.3 Civil Engineering 2 class
 - 2.4 Traffic Management 2 class
3. Finding the Teachers and staff for teaching the student 50 trainers of classroom in 9 classrooms
4. Provide the Training and Seminar for Teachers and staff as instructors. for development and activity skills.

งานติดตามและประเมินผลการฝึกอบรม

Chief, Follow-up And and Evaluation Training Section

งานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2560 แบ่งตามความรับผิดชอบเป็น 2 ส่วน ดังนี้



งานด้านติดตามและประเมินผลการฝึกอบรม

- 1.1 ประเมินผลการฝึกอบรม ในปีงบประมาณ 2560 จำนวนทั้งสิ้น 99 หลักสูตร 147 รุ่น
- 1.2 ประเมินผลการวัดความรู้ ผู้เข้ารับการฝึกอบรม ในปีงบประมาณ 2560 จำนวน 1 หลักสูตร 4 รุ่น
- 1.3 ประเมินความคุ้มค่าในการฝึกอบรม ในปีงบประมาณ 2560 จำนวน 1 หลักสูตร



งานด้านโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ

- 2.1 เปิดรับสมัครคัดเลือกนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ประจำปีการศึกษา พ.ศ. 2560 จำนวน 4 สาขาวิชา ดังนี้ :-

2.1.1 สาขาวิชาการจัดการเดินรถ	จำนวน 1 ห้อง	33 คน
2.1.2 สาขาวิชาช่างเครื่องกล	จำนวน 2 ห้อง	95 คน
2.1.3 สาขาวิชาช่างอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	จำนวน 1 ห้อง	30 คน
2.1.4 สาขาวิชาช่างโยธา	จำนวน 1 ห้อง	30 คน
รวม	จำนวน 5 ห้อง	188 คน
- 2.2 ควบคุมดูแลนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ทั้ง 2 ชั้นปี ได้แก่

ปวส.1 (ประจำปีการศึกษา 2560)	จำนวน 5 ห้อง	188 คน
ปวส.2 (ประจำปีการศึกษา 2559)	จำนวน 4 ห้อง	142 คน
รวม	จำนวน 9 ห้อง	330 คน
- 2.3 จัดทำทะเบียน และประวัตินักเรียนวิศวกรรมรถไฟ 0 คน
- 2.4 ส่งตัวนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ (ประจำปีการศึกษา 2558) ให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ฝึกประสบการณ์ทักษะวิชาชีพ ดังนี้:-

2.4.1 สาขาวิชาการจัดการเดินรถ	จำนวน 1 ห้อง	28 คน
2.4.2 สาขาวิชาช่างเครื่องกล	จำนวน 1 ห้อง	45 คน
2.4.3 สาขาวิชาช่างเทคนิคไฟฟ้ารถจักรและล้อเลื่อน	จำนวน 1 ห้อง	39 คน
2.4.4 สาขาวิชาช่างอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	จำนวน 1 ห้อง	30 คน
2.4.5 สาขาวิชาช่างโยธา	จำนวน 1 ห้อง	34 คน
รวม	จำนวน 5 ห้อง	176 คน
- 2.5 จัดทำใบแสดงผลการเรียน (ใบ รบ.) นักเรียนวิศวกรรมรถไฟที่จบการศึกษา (ประจำปีการศึกษา 2558) จำนวน 5 ห้อง 176 คน
- 2.6 ส่งตัวนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง บรรจุ แต่งตั้ง จำนวน 176 คน

งานพัฒนาระบบการฝึกอบรม Development Training System Section

งานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2560 แบ่งความรับผิดชอบเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. งานด้านพัฒนาระบบการฝึกอบรม

- 1.1 ควบคุมดูแลบัญชีสินทรัพย์ถาวร และบัญชีภาระถาวร ของกองติดตามประเมินผลการฝึกอบรม
- 1.2 ควบคุมดูแลและดำเนินงานธุรการ ของกองติดตาม ประเมินผลการฝึกอบรม

2. งานด้านโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ

- 2.1 ดำเนินการงานกิจกรรมนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ดังนี้
 - 2.1.1 จัดกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ละลายพฤติกรรม)
 - 2.1.2 จัดกิจกรรมปฐมนิเทศนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ
 - 2.1.3 จัดกิจกรรมไหว้ครูประจำปี
 - 2.1.4 จัดกิจกรรมสถาปนาโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ
 - 2.1.5 จัดกิจกรรมงานกีฬภายใน (กีฬาสี) โรงเรียน วิศวกรรมรถไฟ
 - 2.1.6 จัดกิจกรรมกีฬาสานสัมพันธ์ (กีฬาระหว่างสถาบัน)
 - 2.1.7 นำนักเรียนศึกษาดูงานภายนอกโรงเรียน
 - 2.1.8 นำนักเรียนร่วมกิจกรรมวันบวรจักร
 - 2.1.9 นำนักเรียนร่วมงานถวายผ้ากฐินพระราชทาน
 - 2.1.10 นำนักเรียนร่วมงานแนะแนวโรงเรียนภายนอก
 - 2.1.11 นำนักเรียนร่วมกิจกรรมการจัดทำความสะอาดครั้งใหญ่ (Big Cleaning Day) ของ การรถไฟฯ
- 2.2 ควบคุมดูแลและอำนวยความสะดวกในการประกัน อุบัติเหตุกลุ่มนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ
- 2.3 จัดหาอุปกรณ์กีฬาสำหรับนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ

In the fiscal year 2017, the tasks that have been completely implemented are as follows.

1. Training System Development

- 1.1 Supervision of the fixed asset and permanent container account
- 1.2 Follow up the administrative Tasks for the division

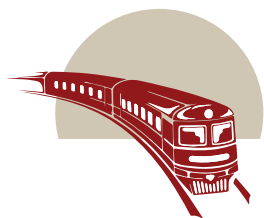
2. Railway Engineering School Management

- 2.1 The activities for railway engineering students have been carried out respectively
 - 2.1.1 Relation group activities
 - 2.1.2 Orientation for the new students
 - 2.1.3 Respect for teacher ceremony
 - 2.1.4 School Foundation Day
 - 2.1.5 Annual sports day in school
 - 2.1.6 Sports relationship outside school
 - 2.1.7 Bring students to study outside school.
 - 2.1.8 Joining Burachat Day
 - 2.1.9 Joining Royal Robe Offering Ceremony
 - 2.1.10 Joining education guidance outside school
 - 2.1.11 Joining big cleaning day activity
- 2.2 Supervision and insurance group facilitation for railway engineering students
- 2.3 Provision of sports equipment to railway engineering students



กลุ่มอำนวยการ

สำนักงานแพทย์



สำนักงานแพทย์

จำนวนผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่งต่าง ๆ
ในวันสิ้นเดือน กันยายน พ.ศ.2560 มีดังนี้

ผลการปฏิบัติงานของสำนักงานแพทย์
ในรอบปีงบประมาณ 2560

นายแพทย์	จำนวน	5 คน	สำนักงานแพทย์ ซึ่งได้ทำหน้าที่ให้บริการด้านดูแลสุขภาพอนามัยของพนักงาน การรถไฟฯ ครอบคลุม และอดีตพนักงานตลอดจนประชาชนโดยทั่วไป โดยมีหน่วยงานหลักคือ
ทันตแพทย์	"	1 "	
หัวหน้ากอง	"	3 "	
หัวหน้าแผนก	"	15 "	
พนักงานวิทยาศาสตร์การแพทย์ 8	"	1 "	
พนักงานวิทยาศาสตร์การแพทย์ 6	"	2 "	โดยในรอบปีงบประมาณ 2560 สำนักงานแพทย์ มีผลการปฏิบัติงาน ดังนี้
เภสัชกร 6	"	1 "	
พยาบาล 7	"	6 "	
พยาบาล 6	"	21 "	
พนักงานบริหารงานทั่วไป 6	"	5 "	
พนักงานการบัญชี 6	"	1 "	ด้านการเงิน ได้รับงบประมาณเฉพาะในส่วนของค่ายาและเวชภัณฑ์ของโรงพยาบาลบุรีฉัตรไชยากรและส่วนภูมิภาค เป็นจำนวนเงิน 26,000,000.00 บาท โดยมีรายได้จากการให้บริการตรวจรักษาแก่ผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว/อดีตผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว และบุคคลภายนอก ในส่วนของโรงพยาบาลบุรีฉัตรไชยากร และแพทย์เขตส่วนภูมิภาค เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 55,237,128.00 บาท โดยเป็นยอดเงินสดที่ได้รับจากการให้บริการแก่บุคคลภายนอกเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,934,794.00 บาท
รวมพนักงาน		61 คน	
พนักงานที่ครองตำแหน่งช่างฝีมือและอื่นๆ จำนวน		15 คน	
รวมผู้ปฏิบัติงานทั้งหมด	จำนวน	76 คน	

ด้านลูกค้า

โรงพยาบาลบุนนาค ซึ่ง เป็นโรงพยาบาลทั่วไป ขนาด 120 เตียง ให้การบำบัดรักษาพยาบาลและป้องกันโรคแก่ผู้ป่วย/ครอบครัว/อดีตผู้ป่วย/ครอบครัวอดีตผู้ป่วย และบุคคลภายนอกด้วยเครื่องมือที่ทันสมัยโดยแพทย์ผู้ชำนาญการ ซึ่งประจำอยู่ที่โรงพยาบาลฯ และเชิญมาจากมหาวิทยาลัย หรือโรงพยาบาลของรัฐ ในปีงบประมาณ 2560 มีผู้มาขอรับการรักษาพยาบาลแบบผู้ป่วยในโรงพยาบาล (IPD) จำนวน 529 ราย และแบบผู้ป่วยนอก (OPD) จำนวน 42,806 ราย

รายรับโรงพยาบาลบุนนาค ประจำปี 2560

เดือน	พนักงาน และครอบครัว	อดีต ครฟ. และครอบครัว	ผู้ป่วยนอก และต้นสังกัด	ค่าบริการ ทางการแพทย์	รวม
ต.ค. 59	1,615,607.00	2,894,769.00	259,722.00	261,110.00	5,031,208.00
พ.ย. 59	1,467,574.00	2,627,118.00	235,164.00	257,670.00	4,587,526.00
ธ.ค. 59	1,270,838.00	2,177,917.00	260,790.00	207,450.00	3,916,995.00
ม.ค. 60	1,365,929.00	2,995,779.00	242,714.00	206,150.00	4,810,572.00
ก.พ. 60	1,070,407.00	2,662,425.00	180,538.00	216,820.00	4,130,190.00
มี.ค. 60	1,365,171.00	2,908,262.00	276,923.00	246,250.00	4,796,606.00
เม.ย. 60	1,070,519.00	2,712,497.00	273,390.00	289,370.00	4,345,776.00
พ.ค. 60	1,685,958.00	2,631,180.00	343,804.00	251,970.00	4,885,912.00
มิ.ย. 60	1,740,977.00	2,786,369.00	232,168.00	251,770.00	5,011,284.00
ก.ค. 60	1,404,286.00	2,557,352.00	170,206.00	215,120.00	4,346,964.00
ส.ค. 60	1,614,967.00	2,555,526.00	236,060.00	260,130.00	4,666,683.00
ก.ย. 60	1,740,759.00	2,514,898.00	223,495.00	228,260.00	4,707,412.00
รวม	17,385,992.00	32,024,092.00	2,934,974.00	2,892,070.00	55,237,128.00

หมายเหตุ

ค่าภาระ ครฟ., อดีต ครฟ.และครอบครัว, ผู้ป่วยนอก	เป็นเงิน	52,345,058.00 บาท
ค่าบริการทางแพทย์ ครฟ., อดีต ครฟ.และครอบครัว , ผู้ป่วยนอก	เป็นเงิน	2,892,070.00 บาท
รวมทั้งสิ้น		55,237,128.00 บาท

รายจ่ายโรงพยาบาลบุรีรัมย์ ประจำปี 2560

เดือน	บุคลากร (ก)	ค่าใช้จ่าย (ข)	รวม
ต.ค. 59	3,101,085.65	1,041,873.26	4,142,958.91
พ.ย. 59	3,294,528.93	1,466,829.90	4,761,358.83
ธ.ค. 59	3,392,910.87	2,020,040.37	5,412,951.24
ม.ค. 60	3,220,320.74	2,734,343.26	5,954,664.00
ก.พ. 60	3,017,581.97	2,072,815.34	5,090,397.31
มี.ค. 60	3,097,528.43	1,463,782.55	4,561,310.98
เม.ย. 60	3,134,113.10	715,842.37	3,849,955.47
พ.ค. 60	3,050,698.31	1,860,757.04	4,911,455.35
มิ.ย. 60	3,406,911.42	2,334,815.85	5,741,727.27
ก.ค. 60	3,037,566.14	2,196,292.05	5,233,858.19
ส.ค. 60	3,319,406.12	2,170,972.85	5,490,378.97
ก.ย. 60	3,086,241.68	1,829,160.99	4,915,402.67
รวม	38,158,893.36	21,907,525.83	60,066,419.19

รวมในรอบปีงบประมาณ 2560 มีผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว/อดีตผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัวอดีตผู้ปฏิบัติงาน และบุคคลภายนอก มาขอรับการตรวจแนะนำรักษาและตรวจร่างกายจากสำนักงานแพทย์ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 118,361 ราย แบ่งเป็น

โรงพยาบาลบุรีรัมย์ 52,806 ราย

ส่วนภูมิภาค มีที่ทำการแพทย์เขต รวม 11 เขต จำนวน 75,415 ราย

ส่วนภูมิภาค

มีที่ทำการแพทย์เขตรวม 11 เขต มีที่ทำการพยาบาลรายทางรวม 17 แห่ง จัดแพทย์และพยาบาลออกตรวจเยี่ยมแนะนำให้การรักษาร่วมมอบจ่ายยา และเวชภัณฑ์ให้กับสถานี ขบวนรถ และหน่วยงานต่างๆ ของการรถไฟฯ มีผู้มาขอรับการตรวจแนะนำรักษารวมทั้งสิ้น 75,455 ราย รายละเอียดดังนี้

ที่ทำการแพทย์เขตกรุงเทพ (ห้องทันตกรรม)	จำนวน	10,226 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตกรุงเทพ	จำนวน	873 ราย
ที่ทำการพยาบาลหัวลำโพง	จำนวน	2,145 ราย
ที่ทำการพยาบาลธนบุรี	จำนวน	1,505 ราย
ที่ทำการพยาบาลมหาชัย	จำนวน	978 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตบางซื่อ	จำนวน	9,361 ราย
ที่ทำการแพทย์ กม.11	จำนวน	2,136 ราย
ที่ทำการพยาบาลกองโรงงานโยธา	จำนวน	6,219 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตลำปาง	จำนวน	5,716 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตศิลาอาสน์	จำนวน	2,439 ราย
ที่ทำการพยาบาลอุตรดิตถ์	จำนวน	1,065 ราย
ที่ทำการพยาบาลพิษณุโลก	จำนวน	1,526 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตนครสวรรค์	จำนวน	2,686 ราย
ที่ทำการพยาบาลแขวงลพบุรี	จำนวน	1,164 ราย
ที่ทำการพยาบาลแขวงปากน้ำโพ	จำนวน	1,012 ราย
ที่ทำการพยาบาลอุบลราชธานี	จำนวน	9,093 ราย
ที่ทำการแพทย์ขอนแก่น	จำนวน	2,718 ราย

ที่ทำการพยาบาลอุดรธานี	จำนวน	2,718 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตแก่งคอย	จำนวน	5,069 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตชุมพร	จำนวน	3,321 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตทุ่งสง	จำนวน	2,097 ราย
ที่ทำการพยาบาลสุราษฎร์ธานี	จำนวน	481 ราย
ที่ทำการแพทย์เขตหาดใหญ่	จำนวน	3,585 ราย

รวมทั้งสิ้น จำนวน 75,415 ราย

รวมในรอบปีงบประมาณ 2560 มีผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว/อดีตผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัวอดีตผู้ปฏิบัติงาน และบุคคลภายนอก มาขอรับการตรวจแนะนำรักษาและตรวจร่างกายจากสำนักงานแพทย์ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 118,261 ราย (ข้อมูลมาจากผู้ป่วยนอก (OPD) 42,806 รายรวม ส่วนภูมิภาค 75,415 ราย)

กองคลังยาและเวชภัณฑ์

ทำหน้าที่เป็นหน่วยจ่ายของยาและเวชภัณฑ์โรงพยาบาลบุรีรัมย์ ไซยากร และทำการแพทย์เขต ส่วนภูมิภาค สำนักงานแพทย์ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบด้านการควบคุมและเก็บรักษา เป็นกองที่ควบคุมพัสดุเพื่อบันทึกการรับจ่าย เก็บสถิติ จำนวนคงคลังตลอดจนสภาพของยาและเวชภัณฑ์ให้ถูกต้อง ตรงตามความเป็นจริงอยู่เสมอ จัดเก็บเอกสารและหลักฐานในการเบิกจ่าย และลงบัญชีให้ครบถ้วน และริเริ่มในการจัดหาเพื่อให้ทันเวลา ถูกต้องตามความเป็นจริงอยู่เสมอ กำหนดจำนวนเพื่อจัดหา ประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ของสำนักงานแพทย์โดยในปีงบประมาณ 2560 กองคลังยาและเวชภัณฑ์ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. จัดซื้อยาและเวชภัณฑ์เข้าเก็บคงคลัง จำนวน 322 รายการ
2. จัดส่งยาคลังตามใบเบิก ส.16 ของหน่วยงานในสำนักงานแพทย์ จำนวน 213 ใบเบิก 3,234 รายการ

3. การจัดซื้อยา ตามใบเบิก ส.17 ของหน่วยงานภูมิภาค จำนวน 46 ใบเบิก
4. จัดทำเอกสารใบจ่ายเงินตามเอกสารการสั่งซื้อ แบ่งเป็น
 - 4.1 กองคลังยาและเวชภัณฑ์ เป็นเงิน 4,292,004.93 บาท
 - 4.2 สถานพยาบาลในส่วนภูมิภาค เป็นเงิน 1,029,677.94 บาท
 - 4.3 หน่วยงานในโรงพยาบาล เป็นเงิน 19,957,997.50 บาท

ด้านเวชศาสตร์ป้องกัน

ได้ให้คำแนะนำและตรวจผู้ปฏิบัติงานตามโรงงานตลอดจนได้มีการตรวจทางเอกซเรย์ปอดและหัวใจ นอกจากนี้ ได้ให้บริการตรวจคลื่นหัวใจด้วยเครื่องไฟฟ้า ตรวจเลือดทางชีวเคมี ตรวจสุขภาพร่างกายและจิตใจผู้ปฏิบัติงานด้านเดินรถและขนส่งเป็นระยะ ตรวจหาแอลกอฮอล์ในเลือด ตรวจหาสารเสพติด ผู้ต้องสงสัยในหน่วยงาน ซึ่งถือเป็นนโยบายสำคัญเพราะมีผลให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากบุคคลลดลง ให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บในกิจการรถไฟฯ และอันตรายนั้นเป็นหน้าที่ที่การรถไฟฯ ต้องรับผิดชอบ

ด้านการบริหารจัดการภายใน

ได้จัดทำสมุดบันทึกตรวจสุขภาพประจำปี แจกให้แก่ผู้ปฏิบัติงานที่ได้มารับการตรวจสุขภาพประจำปีไว้ประจำตัว เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานรู้ว่ามีสุขภาพอย่างไรและจะต้องปฏิบัติตัวอย่างไร ซึ่งเป็นนโยบายของสำนักงานแพทย์และการรถไฟฯ

ด้านบุคลากร

- จัดประชุมประจำปีที่โรงพยาบาลบุรีรัมย์ไชยากร
- เพิ่มพูนความรู้โดยส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมและประชุมวิชาการฯ โดยผู้เข้ารับการอบรมและประชุมวิชาการฯ บางส่วนได้รับเงินสนับสนุนจากการรถไฟฯ บางส่วนใช้เงินจากมูลนิธิโรงพยาบาลรถไฟฯ บางส่วนต้องเสียค่าใช้จ่ายเอง
- ให้การสนับสนุนด้านการกีฬาภายใน และกีฬารัฐวิสาหกิจ โดยจัดส่งนักกีฬาเปตอง, วอลเลย์บอล ฟุตบอลและแบดมินตัน เข้าร่วมการแข่งขัน และจัดแพทย์ พยาบาลพร้อมรถพยาบาลไว้คอยอำนวยความสะดวก
- จัดแพทย์และพยาบาลเข้าร่วมในการประชุมร่วม รฟท. – รฟม.
- ให้ความช่วยเหลือกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ โดยออกตรวจเยี่ยมผู้ประสบอุบัติเหตุตามโรงพยาบาลต่างๆ รวมถึงการรองรับผู้ป่วยที่ส่งมารับการรักษาที่โรงพยาบาลบุรีรัมย์ไชยากร
- ได้ออกแพทย์สงเคราะห์ เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจโดยนำเครื่องอุปโภค และบริโภค น้ำดื่ม มอบให้กับผู้ปฏิบัติงานที่ประสบอุทกภัยตามสถานีปลายทาง และตรวจแนะนำรักษาจ่ายยารักษาโรคพร้อมเวชภัณฑ์ให้กับผู้ปฏิบัติงานและครอบครัวที่ประสบอุทกภัย
- สำนักงานแพทย์ร่วมกับมือฝ่ายบริหารงานบุคคลด้านฝึกอบรม จัดอบรมพนักงานของการรถไฟเรื่องการดูแลสุขภาพเบื้องต้น และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อดูแลสุขภาพตนเอง และช่วยเหลือผู้โดยสารให้ปลอดภัยในเบื้องต้น

กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน

- ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
- ฝ่ายการช่างโยธา



ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น

1. ความเป็นมา

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ 1 (โครงการที่มีความพร้อม เริ่มดำเนินการใน พ.ศ. 2558) ซึ่งที่ประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดิน ครั้งที่ 8/2557 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการ กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 ได้มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

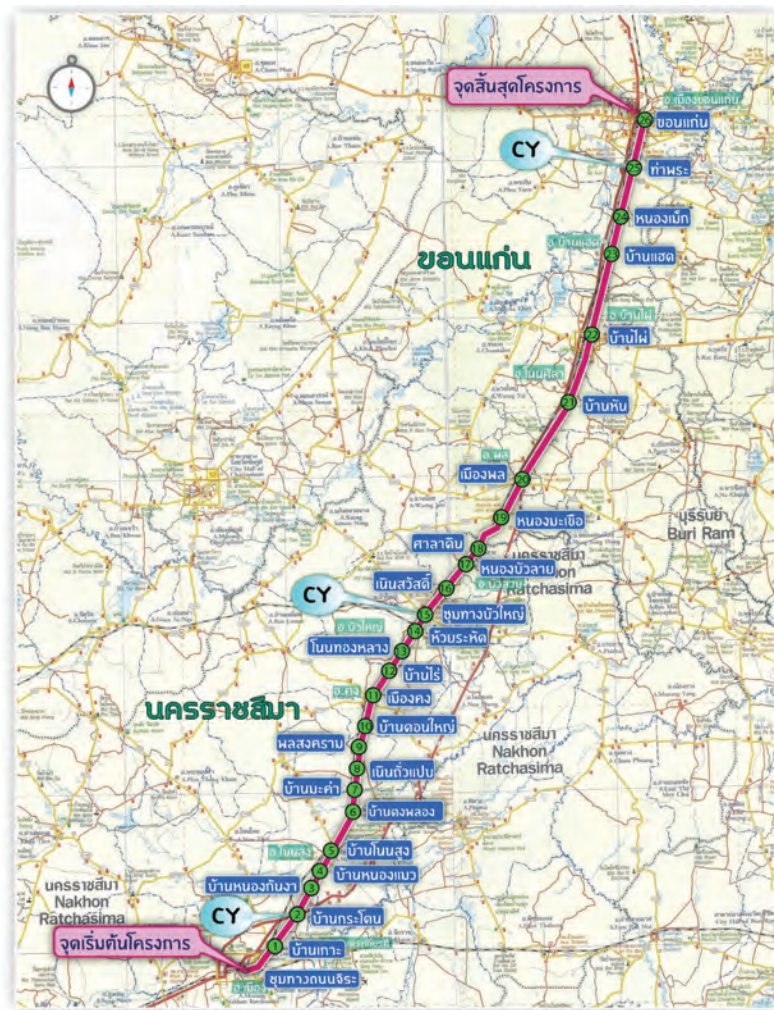
2. ลักษณะงานโครงการ

เป็นงานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทางรวมประมาณ 187 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตของงานหลัก ประกอบด้วย

- (1) งานก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ตำแหน่งทางด้านขวา (ด้านตะวันออก) ขนานไปกับทางรถไฟเดิม ขนาดทางกว้าง 1.00 ม. โดยมีระยะห่างทั่วไปจากทางเดิม 6.0 เมตร โครงสร้างทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นทางวิ่งระดับพื้น ยกเว้นที่บริเวณสถานีขอนแก่นจะมีโครงสร้างทางรถไฟเป็นทางยกระดับระยะทาง 5.4 กิโลเมตร และงานก่อสร้างสะพานรถไฟ จำนวน 84 แห่ง
- (2) งานก่อสร้างสถานีรถไฟระดับพื้น 18 สถานี ได้แก่ สถานีบ้านเกาะ สถานีบ้านกระโดน สถานีหนองแมว สถานีโนนสูง สถานีบ้านดงพลอง สถานีบ้านมะค่า สถานีพลสงคราม สถานีบ้านดอนใหญ่ สถานีเมืองคง สถานีโนนทองหลาง สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีหนองบัวลาย สถานีหนองมะเขือ สถานีเมืองพล สถานีบ้านหัน สถานีบ้านไผ่ สถานีบ้านแฮด และสถานีท่าพระ ก่อสร้างสถานีรถไฟยกระดับ 1 สถานี ที่สถานีขอนแก่น และก่อสร้างป้ายหยุดรถไฟ 7 แห่ง ได้แก่ ป้ายหยุดรถบ้านหนองก้งา ป้ายหยุดรถเนินถั่วแปบ ป้ายหยุดรถบ้านไร่ ป้ายหยุดรถ

ห้วยระหัด ป้ายหยุดรถเนินสวรรค์ ป้ายหยุดรถ
ศาลาติน และป้ายหยุดรถบ้านหนองเม็ก

- (3) งานก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า
(Container Yard) 3 แห่ง ที่สถานีบ้านกระโดน
สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ
- (4) งานก่อสร้างถนนยกระดับ (Overpass) ถนน
ยกระดับรูปตัวยู (Elevated Two Way
U-Turn) ท่อเหลี่ยมทางลอดทางรถไฟ (Box
Underpass) ทางรถไฟยกระดับ (Elevated
Railway) เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนน
และทางรถไฟ
- (5) งานก่อสร้างด้านโยธาอื่นๆ เช่น งานระบบ
ระบายน้ำและสะพานลอยคนเดินข้ามที่อยู่ใน
บริเวณสถานีรถไฟ งานรั้วตลอดแนวทางรถไฟ
งานก่อสร้างถนนบริเวณสถานีรถไฟ และงานอื่นๆ
ในเขตพื้นที่โครงการ
- (6) งานระบบราง เป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter
Gauge) เป็นแนวขนานกับทางรถไฟเดิม
ใช้รางขนาดมาตรฐาน EN54E1
- (7) งานออกแบบและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทางโครงการ
และงานก่อสร้างศูนย์ควบคุมการเดินรถ
(Centralized Traffic Control) ที่สถานี
ขอนแก่น
- (8) งานรื้อย้ายชุมชน และสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขต
พื้นที่โครงการ โดยผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องดำเนิน
การรื้อย้าย
- (9) งานอื่นๆ ที่จำเป็นของการก่อสร้างทางรถไฟ



รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการ

3. สัญญาจ้างงาน

3.1 สัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง

สัญญาเลขที่ :	กส.01/ทค./2559 ลงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559
ผู้ว่าจ้าง :	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ที่ปรึกษาควบคุมงาน :	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เอ็มพีเอ ประกอบด้วย : 1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท ดับเบิลยู เอส พี (ประเทศไทย) จำกัด (เปลี่ยนจากชื่อเดิม บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด) 3. บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
วันเริ่มต้นปฏิบัติงาน งานช่วงที่ 1 :	19 กุมภาพันธ์ 2559
วันสิ้นสุดการปฏิบัติงาน งานช่วงที่ 1 :	18 กุมภาพันธ์ 2562
ระยะเวลา :	36 เดือน
วงเงินค่าจ้าง :	532,000,000.00 บาท

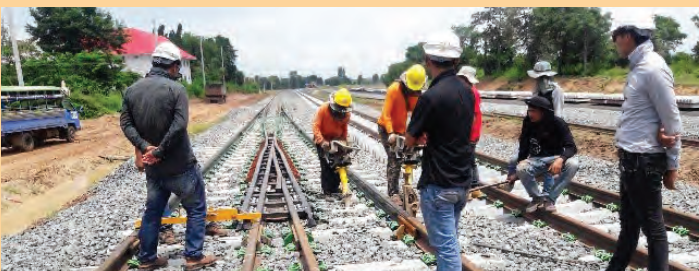
3.2 สัญญาจ้างผู้รับจ้างเพื่องานก่อสร้าง

สัญญาเลขที่ :	กส.21/ทค./2558 ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2558
ผู้ว่าจ้าง :	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ผู้รับจ้าง :	กิจการร่วมค้า ซีเคซีเอส ประกอบด้วย : 1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) 2. บริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
วันเริ่มต้นปฏิบัติงาน :	19 กุมภาพันธ์ 2559
วันสิ้นสุดการปฏิบัติงาน :	18 กุมภาพันธ์ 2562
ระยะเวลาสัญญา :	36 เดือน
วงเงินค่าจ้าง (มูลค่าสัญญารวม) :	23,430,000,000.00 บาท

ผลงานสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

แผนงาน	39.22%	
ผลงาน	39.12%	
ช้ากว่าแผนงาน	0.10 %	
ยอดรวมการเบิกจ่ายค่าก่อสร้าง	6,857,812,811.40	ล้านบาท





โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงวิหารแดง - บุใหญ่ พร้อมอุโมงค์รถไฟ

และโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วง ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย

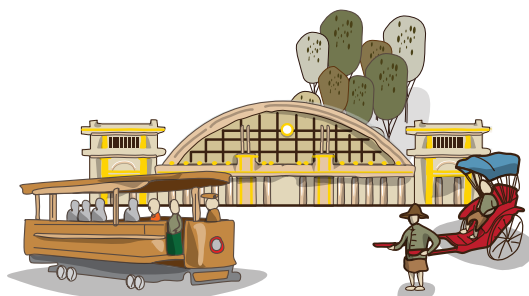
1. ข้อมูลโครงการ

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นแผนการลงทุนเพื่อรองรับการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง และขยายขีดความสามารถของเส้นทางขนส่งหลักในภูมิภาคที่มีความสำคัญในการเชื่อมโยงการค้า การขนส่งระบบรางกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค จากภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือไปยังพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดการประหยัดทรัพยากรพลังงานและลดมลพิษ โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ประสานการดำเนินโครงการกับคณะบริหารจัดการน้ำและอุทกภัย เพื่อมิให้เกิดปัญหาการก่อสร้างกีดขวางทางไหลของน้ำ

รายละเอียดขอบเขตงานโครงการ

โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย คู่ขนานกับเส้นทางเดิม และก่อสร้างอุโมงค์รถไฟบริเวณเขาพระพุทธราย ช่วงวิหารแดง - บุใหญ่ รวมระยะทางประมาณ 106 กิโลเมตร รวมก่อสร้างทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Lines) 3 แห่ง ที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางแก่งคอย และสถานีชุมทางบ้านภาชี พร้อมงานระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทางรถไฟทั้งสองสัญญา



สัญญาที่ 1

งานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - วิหารแดง และช่วงบึงใหญ่ - แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Lines) 3 แห่ง โดยมีรายละเอียดของงานโดยสังเขป ดังนี้

- (1) งานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เพิ่ม 1 ทาง ขนานเส้นทางรถไฟเดิม ขนาดทางรถไฟกว้าง 1.00 เมตร จากสถานีฉะเชิงเทรา ถึงสถานีวิหารแดง เริ่มจาก กม.61+190 สายตะวันออก ถึง กม.139+020 ระยะทาง 78 กิโลเมตร และจากสถานีบึงใหญ่ถึงสถานีแก่งคอย เริ่มจาก กม.148+390 ถึง กม.167+800 ระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 97 กิโลเมตร และก่อสร้างสถานีเฝ้า نابัญรวมทั้งงานไฟฟ้า – เครื่องจักรกลภายในอาคารสถานีเฝ้า نابัญด้วย
- (2) งานก่อสร้างทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Lines) จำนวน 3 แห่ง ที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางแก่งคอยและสถานีชุมทางบ้านภาชี ขนาดทางรถไฟกว้าง 1.00 เมตร รวมไหล่ทาง รวมระยะทางประมาณ 7.10 กิโลเมตร
- (3) งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ตลอดแนวเส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย รวมทั้งทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Lines) ทั้ง 3 แห่ง
- (4) งานก่อสร้างสะพานรถไฟคอนกรีตเสริมเหล็ก 53 แห่ง
- (5) งานก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 แห่ง
- (6) งานวางรางรถไฟชนิด UIC 54
- (7) งานก่อสร้างท่อและการระบายน้ำ งานสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เกี่ยวข้องและอยู่ในบริเวณเขตพื้นที่โครงการ
- (8) งานอื่นๆ ที่จำเป็นของการก่อสร้างทางรถไฟ

สัญญาที่ 2

งานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงวิหารแดง-บึงใหญ่ พร้อมอุโมงค์รถไฟ โดยมีรายละเอียดของงานโดยสังเขป ดังนี้

- (1) งานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เพิ่ม 1 ทาง ขนานเส้นทางรถไฟเดิม ขนาดทางรถไฟกว้าง 1.00 เมตร จากหลังสถานีวิหารแดงไปสิ้นสุดที่ก่อนเข้าสถานีบึงใหญ่ เริ่มจาก กม.139+020 ถึง กม.148+390 ระยะทางประมาณ 9.37 กิโลเมตร
- (2) งานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟทางเดี่ยวคู่ขนานกับอุโมงค์ทางเดี่ยวเดิม ลอดผ่านใต้เขาพระพุทธราย รวมระยะทางประมาณ 1.20 กิโลเมตร
- (3) งานก่อสร้างสะพานรถไฟคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 แห่ง
- (4) งานวางรางรถไฟชนิด UIC 54
- (5) งานก่อสร้างท่อและการระบายน้ำ งานสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เกี่ยวข้องและอยู่ในบริเวณเขตพื้นที่โครงการ
- (6) งานอื่นๆ ที่จำเป็นของการก่อสร้างทางรถไฟ
- (7) ยกเว้นงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

2. สัญญาจ้างงาน

สัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง

สัญญาเลขที่ : กส.20/ทค./2558 ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2558

ผู้ว่าจ้าง : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ปรึกษาควบคุมงาน : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เอเอ็มพี ประกอบ
ด้วย

1) บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

2) บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

3) บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด

วันเริ่มต้นปฏิบัติงาน : 19 กุมภาพันธ์ 2559

วันสิ้นสุดการปฏิบัติงาน : 18 กุมภาพันธ์ 2562

ระยะเวลา : 36 เดือน

วงเงินค่าจ้าง (มูลค่าสัญญา) : 312,355,791.00 บาท

สัญญาจ้างผู้รับจ้างเพื่องานก่อสร้าง สัญญาที่ 1

สัญญาเลขที่ : กส.18/ทค./2558 ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2558

ผู้ว่าจ้าง : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้รับจ้าง : บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น
จำกัด (มหาชน)

วันเริ่มต้นปฏิบัติงาน : 19 กุมภาพันธ์ 2559

วันสิ้นสุดการปฏิบัติงาน : 18 กุมภาพันธ์ 2562

ระยะเวลา : 36 เดือน

วงเงินค่าจ้าง (มูลค่าสัญญา) : 9,825,810,000.00 บาท

สัญญาจ้างผู้รับจ้างเพื่องานก่อสร้าง สัญญาที่ 2

สัญญาเลขที่ : กส.19/ทค./2558 ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2558

ผู้ว่าจ้าง : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้รับจ้าง : บริษัท ไรท์ ทันเนลลิง จำกัด

วันเริ่มต้นปฏิบัติงาน : 19 กุมภาพันธ์ 2559

วันสิ้นสุดการปฏิบัติงาน : 18 มีนาคม 2561

ระยะเวลา : 25 เดือน

วงเงินค่าจ้าง (มูลค่าสัญญา) : 407,049,596.00 บาท

3. แผนงานและผลการดำเนินงานในปี 2560 (ข้อมูลถึง 25 กันยายน 2560)

ความก้าวหน้าโครงการสัญญาที่ 1

ความก้าวหน้างานสะสม = 56.28 %

แผนงานสะสม = 42.16 %

เร็วกว่าแผนงาน = 14.12 %

ความก้าวหน้าโครงการสัญญาที่ 2

ความก้าวหน้างานสะสม = 79.06 %

แผนงานสะสม = 86.81 %

ช้ากว่าแผนงาน = 7.75 %

ความก้าวหน้าของโครงการรวมสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2

ความก้าวหน้างานสะสมโครงการ = 57.20 %

แผนงานสะสมโครงการ = 43.95 %

ผลงานสะสมเร็วกว่าแผนงานสะสมโครงการ = 13.25 %

บันทึกการจ่ายเงินของโครงการ ๔

สัญญาจ้างผู้รับจ้างเพื่องานก่อสร้าง สัญญาที่ 1

ผู้รับจ้าง : บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น
จำกัด (มหาชน)

มูลค่าสัญญา : 9,825,810,000.00 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

การรถไฟแห่งประเทศไทยอนุมัติการเบิกเงินค่าจ้างก่อสร้างแล้ว

19 งวด รวมเป็นเงิน 5,174,624,695.78 บาท

โดยมูลค่าดังกล่าวได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% และได้หักเงินล่วงหน้าและเงินประกันผลงานแล้ว

สัญญาจ้างผู้รับจ้างเพื่องานก่อสร้าง สัญญาที่ 2

ผู้รับจ้าง : บริษัท ไรท์ ทันเนลลิง จำกัด

มูลค่าสัญญา : 407,049,596.00 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

การรถไฟแห่งประเทศไทยอนุมัติการเบิกเงินค่าจ้างก่อสร้างแล้ว

19 งวด รวมเป็นเงิน 234,961,709.23 บาท

โดยมูลค่าดังกล่าวได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% และได้หักเงิน
ล่วงหน้าและเงินประกันผลงานแล้ว

สัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง

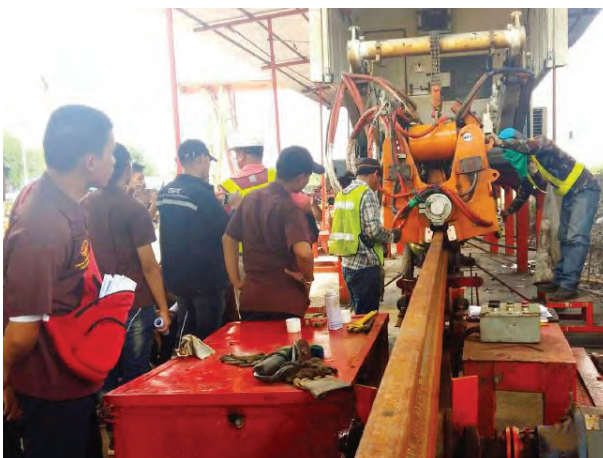
ที่ปรึกษาควบคุมงาน : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เอเอ็มพี
มูลค่าสัญญา : 312,355,791.00 บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%
การรถไฟแห่งประเทศไทยอนุมัติการเบิกเงินค่าจ้าง
ที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างแล้ว 17 งวด รวมเป็นเงิน
111,648,837.56 บาท ซึ่งมูลค่าดังกล่าวได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%
 และได้หักเงินล่วงหน้าและเงินประกันผลงานแล้ว



4. ภาพกิจกรรมพร้อมคำบรรยาย

การศึกษาดูงานของนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ





โครงการระบบรถไฟขานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต

เดิมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับการเร่งรัดให้ดำเนินการในสายเหนือ ช่วงบางซื่อ – รังสิต ก่อน รวมทั้งพัฒนาสถานีรถไฟบางซื่อเป็นสถานีหลัก เพื่อลดจำนวนขบวนรถไฟเข้าสู่สถานีหัวลำโพงให้เหลือน้อยที่สุด ต่อมาได้มีการปรับขอบเขตโครงการให้เพิ่มปริมาณความจุของทางและการเดินรถที่ความเร็วสูงขึ้น สะดวกปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาสถานีบางซื่อให้เป็นสถานีกลาง โดยมีเป้าหมายพัฒนาให้ย่านพลโยธินเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครด้านเหนือ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อเนื่อง และเพื่อเป็นการสานต่อโครงการระบบการขนส่งทางรางตามนโยบายรัฐบาล จึงได้มีการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการ และปรับแบบรายละเอียด เพื่อให้สามารถรองรับต่อการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ใช้บริการในระบบรถไฟทางไกล รถไฟขานเมือง อีกทั้งมีขีดความสามารถในการเดินรถขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าในโครงข่ายเดียวกัน และเชื่อมโยงการเดินทางของระบบรถไฟและโครงข่ายระบบขนส่งอื่นๆ อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น เพื่อจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการ และประหยัดค่าเชื้อเพลิงการขนส่ง นับเป็นแนวทางแก้ปัญหาการขนส่งและจราจรอย่างยั่งยืน

แนวเส้นทางโครงการ

เริ่มต้นจาก กม.6+000 (จากหัวลำโพง) ประมาณ 1.8 กม. ทางทิศใต้ของสถานีบางซื่อ ไปตามแนวเขตทางรถไฟในเส้นทางรถไฟสายเหนือ ผ่านเขตจตุจักร บางเขน หลักสี่ ดอนเมือง

และไปสิ้นสุดที่สถานีรังสิต จังหวัดปทุมธานี ระยะทางยาวประมาณ 26.3 กิโลเมตร โดยในอนาคตอันใกล้จะต่อขยายไปยังมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และชุมชนทางบ้านภาชี ตามลำดับ

ขนาดทาง

ขนาดทาง 1.00 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 4 ทาง เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายเหนือในปัจจุบัน

รูปแบบโครงสร้างทางรถไฟ

ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ จากบางซื่อ (กม.6+000) ไปถึงดอนเมือง (กม.25+232) ระยะทาง 19.2 กม. และลดระดับลงอยู่ระดับพื้นดิน จากสถานีดอนเมือง (กม.25+232) ถึงรังสิต (กม.32+350) ระยะทาง 7.1 กม. โดยมีรั้วกั้นตลอดแนวจากดอนเมืองถึงรังสิต

สถานีรายการ จำนวน 10 สถานี ประกอบด้วย สถานีกลางบางซื่อ จตุจักร วัดเสมียนนารี บางเขน ฟุ้งสองห้อง หลักสี่ การเคหะ ดอนเมือง หลักหก และรังสิต

ระยะเวลาดำเนินการ 2556 - 2563 (เปิดให้บริการในปี 2563)

ความคืบหน้าโครงการ

สัญญาที่ 1 : งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ สถานีจตุจักร และศูนย์ซ่อมบำรุง

แผนงาน 62.25% ผลงาน 62.25% (ณ วันที่ 25 พ.ย. 2560)

สัญญาที่ 2 : งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงระหว่างสถานี จตุจักร - รังสิต

แผนงาน 99.19% ผลงาน 93.08% ซ้ำกว่าแผน 6.11%
(ณ วันที่ 25 พ.ย. 2560)

งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ สำหรับระบบรถไฟ
ช่วงบางซื่อ - รังสิต

แผนงาน 41.65% ผลงาน 21.65% ซ้ำกว่าแผน 20.00%
(ณ วันที่ 25 พ.ย. 2560)

โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

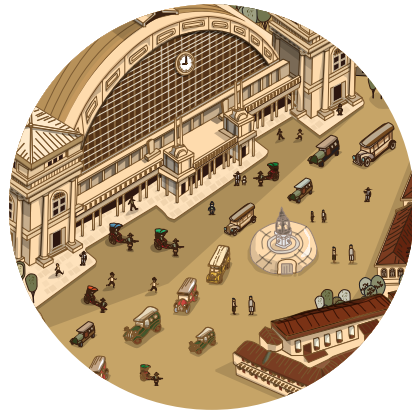
การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique - Chun Wo Joint Venture เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ในวงเงิน 8,748,399,000.00 บาท เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2551 โดยผู้รับจ้างได้เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2552 โดยมีกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ทีมคอนซัลตัง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้าง และก่อสร้างงานโครงสร้างทางวิ่งแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2555 และขณะนี้อยู่การติดตั้งระบบไฟฟ้าเครื่องกลและการจัดซื้อตู้รถไฟไฟฟ้า ซึ่งรวมดำเนินการอยู่ในงานสัญญาที่ 3 ของช่วงบางซื่อ-รังสิต

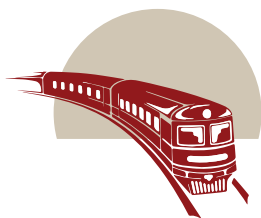
ความคืบหน้าโครงการ

สัญญาที่ 3 : งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ สำหรับระบบ รถไฟช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

แผนงาน 41.65% ผลงาน 21.65% ซ้ำกว่าแผน 20.00%
(ณ วันที่ 25 พ.ย. 2560)

ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน (เปิดให้บริการในปี 2563)





ฝ่ายการช่างโยธา

ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว

ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว ถึงวันที่ 30 กันยายน 2560 การรถไฟแห่งประเทศไทย มีทางที่เปิดการเดินรถ รวมระยะทางเป็นความยาวทั้งสิ้น ดังนี้

	ระยะทาง (กม.)	ความยาวทาง (กม.)
ทางเดี่ยว	3,610.177	3,618.784
ทางคู่	251.830	503.660
ทางสามทาง	106.719	320.157
รวมทางสายประธาน	3,968.726	4,442.601
สายมหาชัย	31.242	31.242
สายแม่กลอง	34.041	34.041
รวมทางสายมหาชัย แม่กลอง	65.283	65.283
รวมทั้งสิ้น	4,034.009	4,507.884
ทางหลัก	725.376	725.376

รางขนาดต่างๆ ที่มีอยู่ในทางเมื่อสิ้นเดือนกันยายน 2560 มีความยาว ดังนี้

รางขนาด 50 ปอนด์	1.100 กม.
รางขนาด 70 - 75 ปอนด์	8.200 กม.
รางขนาด 80 - 85 ปอนด์	100.111 กม.
รางขนาด 100 ปอนด์	4,333.190 กม.

ทางสายมหาชัย และสายแม่กลอง

รางขนาด 50 ปอนด์	0.284 กม.
รางขนาด 70 ปอนด์	30.958 กม.
รางขนาด 100 ปอนด์	34.041 กม.

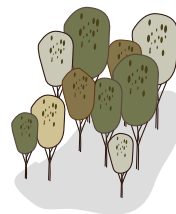
ในจำนวนนี้เป็นความยาวทางรางเชื่อมยาว 4,376.276 กม. หรือประมาณ 98.50% ของความยาวทางประธาน

ชนิดของหมอนรองราง

ทางประธาน เป็นหมอนไม้ 3.597 กม. หมอนคอนกรีต 4,439.004 กม.

ทางสายมหาชัยและสายแม่กลอง เป็นหมอนไม้ 0.284 กม. หมอนคอนกรีต 64.999 กม.

หมายเหตุ จำนวนขนาดความยาวรางที่เปลี่ยนแปลงเนื่องจากการจัดสำรวจใหม่ตามโครงสร้างจริงปัจจุบัน



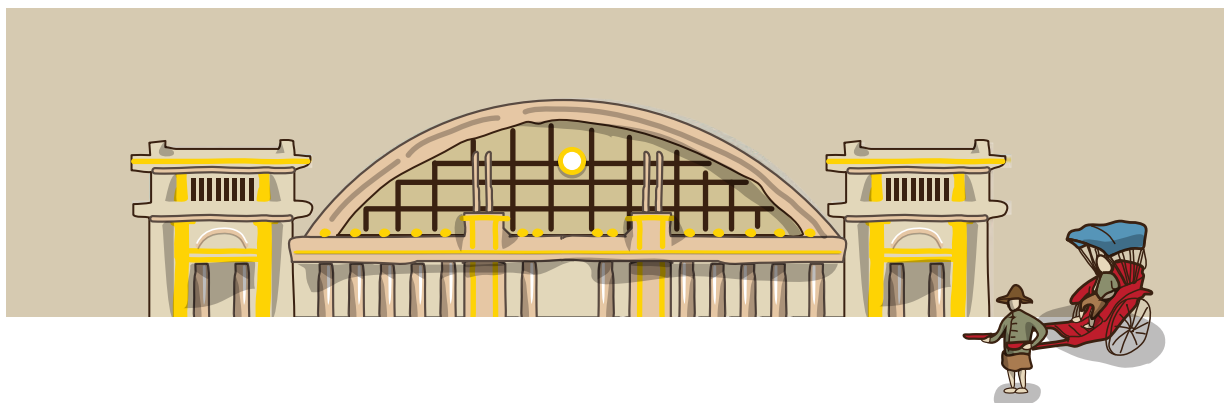
สภาพทางตรวจโดยรถ ตก.2 (EM.120)

สภาพทาง

ในปีงบประมาณ 2560 การรถไฟฯ ใช้รถตรวจสภาพทาง ตก.2 หรือ EM.120 ตรวจสภาพทางทั่วประเทศ ซึ่งตามแผนที่วางไว้จะต้องตรวจสภาพทางทั่วประเทศ 2 ครั้ง แต่ตรวจได้

1 ครั้งเท่านั้น เนื่องจากรถ EM.120 ขำรุดไม่สามารถซ่อมให้เสร็จได้ทันในปีงบประมาณ 2560 รวมเป็นระยะทาง 3,962.922 กิโลเมตร มีการประเมินผลสภาพทาง ดังต่อไปนี้

สภาพทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	
	ครั้งที่ 1/2560	ครั้งที่ 2/2560
ดีมาก (0 – 10)	2,096.353	-
ดี (11 – 20)	1,196.979	-
พอใช้ (21 – 30)	525.211	-
ต้องปรับปรุง (31 – 40)	114.417	-
ปรับปรุงด่วน (41 ขึ้นไป)	29.962	-
รวมความยาวทุกสาย	3,962.922	-



สถิติผลงานการบำรุงทาง

การบำรุงทาง	หน่วย	ปี 2560
ซ่อมทาง (แรงงานคน)	กม.	859.968
ล้างหินโรยทาง (แรงงานคน)	เมตร	24,614
ลงหินโรยทาง	ลบ.ม.	53,784
บำรุงรักษาหัวต่อราง	คู่ต่อ	44,446
เปลี่ยนหมอนไม้	ท่อน	5,818
เปลี่ยนหมอนคอนกรีต (งานจ้างเหมา + งานดำเนินการเอง)	ท่อน	22,957
เปลี่ยนราง (งานจ้างเหมา + งานดำเนินการเอง)	เมตร	969
บำรุงรักษาประแจทางประธานและทางหลัก	ชุด	1,810
บำรุงรักษาประแจ (รถอัดหินประแจ)	ชุด	1,139
การใช้รถอัดหินและรถเกลี่ยหิน	กม.	3,085.747 / 3,025.242
ล้างหินโรยทางด้วยรถ	เมตร	2,395
ซ่อมทางผ่าน	เมตร	13,810

ข้อมูล ตุลาคม 2559 - กันยายน 2560

การบำรุงรักษาทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก

ศูนย์บำรุงทางภาคต่างๆ มีการบำรุงทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก 7 หน่วย ซึ่งมีหน่วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก ในความรับผิดชอบ ประกอบด้วย

ศูนย์บำรุงทางภาค	หน่วยงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก	รถอัดหิน	รถเกลี่ยหิน	รถสั่นหิน	รถอัดหิน ประแจ	รถล้างหิน
ภาคกลาง	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักกรุงเทพ	2 คัน	2 คัน	-	1 คัน	-
ศูนย์การผลิตฯ	งานรถล้างหิน	2 คัน	2 คัน	-	-	1 คัน

ศูนย์บำรุงทางภาค	หน่วยงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก	รถอัดหิน	รถเกลี่ยหิน	รถสั่นหิน	รถอัดหิน ประแจ	รถล้างหิน
ภาคเหนือ	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักตะพานหิน	2 คัน	2 คัน	1 คัน	1 คัน	-
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักนครราชสีมา	2 คัน	2 คัน	-	1 คัน	-
	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักแก่งคอย	2 คัน	2 คัน	1 คัน	1 คัน	-
ภาคใต้	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักชุมพร	2 คัน	2 คัน	1 คัน	1 คัน	-
	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักหาดใหญ่	2 คัน	2 คัน	1 คัน	1 คัน	-

สรุปรถอัดหิน 14 คัน รถเกลี่ยหิน 14 คัน รถสั่นหิน 4 คัน รถอัดหินประแจ 6 คัน รถล้างหิน 1 คัน และรถลากจูง 7 คัน ในปีงบประมาณ 2560 ได้ใช้รถเครื่องกลบำรุงทางหนักดังกล่าวซ่อมบำรุงทางมีผลงานเป็นระยะทาง ดังนี้

งานเครื่องกล บำรุงทางหนัก	ระยะทางที่ทำการ (กิโลเมตร)				
	อัดหิน	เกลี่ยหิน	สั่นหิน	ล้างหิน	อัดหินประแจ (ชุด)
กรุงเทพ	708,861	694,962	-	-	76
ตะพานหิน	559,911	548,932	-	-	345
แก่งคอย	468,136	458,957	-	-	-
นครราชสีมา	318,590	312,343	-	-	223
ชุมพร	552,910	542,069	-	-	466
หาดใหญ่	340,989	334,303	-	-	29
งานล้างหิน	136,350	133,676	-	2,395	-
รวม	3,085,747	3,025,242	-	2,395	1,139

ข้อมูล ตุลาคม 2559 – กันยายน 2560

งานบำรุงรักษาอาคาร

ในปีงบประมาณ 2560 ได้ดำเนินการซ่อมปรับปรุงตัวอาคารสถานี อาคารที่ทำการ สำนักงานต่างๆ อาคารโรงงาน และโรงรถจักร รวมทั้งบ้านพักอาศัย และแพลตฟอร์มที่พักอาศัยของพนักงานของการรถไฟฯ ที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรม ให้กลับมามีสภาพมั่นคง แข็งแรงสวยงาม ปลอดภัยและสะดวกสบายแก่พนักงานผู้ปฏิบัติงานพร้อมครอบครัว รวมทั้งผู้มาใช้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งได้ดำเนินการซ่อมปรับปรุงแล้วเสร็จ ดังนี้

- | | | |
|---|-------|----------|
| 1. ซ่อมอาคารสถานี ที่ทำการ และสำนักงานต่างๆ | จำนวน | 268 แห่ง |
| 2. ซ่อมอาคารบ้านพัก และแพลตฟอร์มที่พักอาศัย | จำนวน | 170 แห่ง |
| 3. ซ่อมอาคารโรงงานและโรงรถจักร | จำนวน | 18 แห่ง |
| รวม | | 456 แห่ง |

งานบำรุงรักษาสะพาน

ในปีงบประมาณ 2560 ได้ดำเนินการบำรุงรักษาสะพาน ช่องเปิดน้ำใหม่และอื่นๆ ประกอบด้วย

- | | |
|---|------------------|
| 1. งานซ่อมสะพาน | 105 แห่ง |
| 2. งานทาสีสะพาน | 3 แห่ง |
| 3. งานเปลี่ยนแผ่นเหล็กกันลื่นทางเดินเท้าบนสะพาน | 125 ตารางเมตร |
| 4. งานตรวจชิ้นเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน | 15,086 ชุด |
| 5. งานเปลี่ยนเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน | 2,527 ชุด |
| 6. งานเปลี่ยนแผ่นครอบฟลอร์บีม | 1,600 แผ่น |
| 7. งานทำความสะอาดงานรองสะพาน TT. และแท่นตะม่อ | 54 ช่วง |
| 8. งานทำความสะอาดงานรองสะพาน TP. DG. DP. และแท่นตะม่อ | 788 ช่วง |
| 9. งานกำจัดวัชพืชคอสะพานและท้องคลอง | 13,824 ตารางเมตร |
| 10. งานขุดลอกท้องคลอง | 40 ตารางเมตร |

ศูนย์การผลิตและซ่อมบำรุง

เป็นหน่วยงานหลักมีบทบาทและภารกิจด้านการบริหารจัดการเกี่ยวกับการผลิตและซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในงานบำรุงทาง เช่น การวางแผนการผลิตเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ การวางแผนการผลิตประแจทางหลัก ผลิตรถตรวจทางขนาดเบา การเชื่อมรางประสาน อีกทั้งยังวางแผนการซ่อมรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก รถเครื่องกลบำรุงทางรถยนต์ รถตรวจทางขนาดหนักขนาดเบา ตลอดจนการจัดหาวัสดุและอุปกรณ์การจัดทำงบประมาณ การพิจารณาอัตราแรงงาน รวมทั้งการส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อให้ผลงานมีประสิทธิภาพประสิทธิผลบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ผลงานในรอบปี 2560 ของศูนย์การผลิตและซ่อมบำรุง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย
1.	ซ่อมรถอัดหิน	10	คัน
2.	ซ่อมรถเกลี่ยหิน	10	คัน
3.	ซ่อมรถลากจูง	6	คัน
4.	ซ่อมเครื่องยนต์	37	เครื่อง
5.	ซ่อมรถตรวจสภาพทาง	7	ครั้ง
6.	ซ่อมรถสันหิน	3	คัน
7.	ซ่อมมอเตอร์สตาร์ท	42	ลูก
8.	ซ่อมไดชาร์จ	45	ลูก
9.	เบ็ดเตล็ดเชื่อม กิ่ง ใส อื่นๆ	300	ชิ้น
10.	ซ่อมหนักชุด Tamping Unit Replacement	8	ชุด
11.	ซ่อมเบาชุด Tamping Unit รุ่น 07, 09	10	ชุด
12.	ซ่อมเบาชุด Tamping Unit รุ่น 08	4	ชุด
13.	ซ่อมระบบปรับอากาศรถเครื่องกลในโรงงาน	25	คัน
14.	ซ่อมระบบไฟฟ้ารถเครื่องกลในโรงงาน	19	คัน
15.	ซ่อมชุดดันหินชุดเข้าหิน	9	คัน

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย
16.	งานล้างหิน	2,395	เมตร
17.	งานอัดหิน (ตามหลัง)	16,850	เมตร
18.	งานเกลี่ยหิน	16,850	เมตร
19.	ซ่อมรถแทรกเตอร์	2	คัน
20.	ซ่อมรถบำรุงทางขนาดหนัก ใน-นอกโรงงาน	3	คัน
21.	ซ่อมรถยนต์ทั่วไป	2	คัน
22.	ซ่อมรถอื่นๆ (รถตรวจการณ์รดยก ฯลฯ)	5	คัน
23.	ส่งรถยนต์รับ-ส่งหนังสือ	12,677	กม.
24.	ซ่อมเครื่องยนต์อัดหินไฟฟ้า	12	เครื่อง
25.	ซ่อมเบนเนเรเตอร์ไฟฟ้า	18	เครื่อง
26.	ซ่อมบีเตอร์อัดหินไฟฟ้า	89	เครื่อง
27.	ซ่อมแม่แรง“นิจิ” 10 ตัน	113	ตัว
28.	ซ่อมรถยนต์ร่างตรวจการณ์หนัก (แกงคาร์)	24	คัน
29.	ซ่อมรถยนต์ร่างตรวจการณ์เบา	36	คัน
30.	ซ่อมเครื่องวัดขนาดทางเครื่องบากศูนย์กลางทาง	12	อัน
31.	ซ่อมรถผลักเบาดิพลอรีถอร์ด็อบบี้	27	คัน
32.	ซ่อมเครื่องยนต์รถยนต์ร่าง	22	เครื่อง
33.	ซ่อมเบ็ดเตล็ดเครื่องมือกลเบา	29	ชิ้น
34.	ผลิตอุปกรณ์เบ็ดเตล็ดเครื่องมือกลเบา	518	ชิ้น
35.	ผลิตชุดรางลั่นรางประคองลั่น	17	ชุด

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย
36.	ผลิตชุดหัวตะเฒ่	5	ชุด
37.	ผลิตรางเสริม	21	ชุด
38.	ผลิตชุดรางกัน และรางประกออง รางกัน	4	ชุด
39.	ซ่อมชุดประแฉ	0	ชุด
40.	ซ่อมชุดหัวตะเฒ่	0	ชุด
41.	เชื่อมรางประสานขนาดต่าง ๆ	46	รอย
42.	เชื่อมพอกสันราง หมู่ที่ 1	1,964	จุด
43.	เชื่อมพอกสันราง หมู่ที่ 2	1,131	จุด
44.	เชื่อมเทอร์มิต	419	รอย
45.	ซ่อมชุดประแฉ/ซ่อมชุดตะเฒ่ในทาง	203	ชุด
46.	รับ-ส่งอุปกรณ์ประแฉรางประสานวัสดุทาง	1	หลัง

ผลงานในรอบปี 2560 ของศูนย์การผลิตและซ่อมบำรุง

ลำดับ	ระหว่างสถานี	ทางเดี่ยว (กม.)	ทางคู่ (กม.)	ทางสามทาง (กม.)	ทางหลัก และทางตัน (กม.)
	ทางประธาน				
1.	กรุงเทพ-เชียงใหม่	618.434	72.147	60.899	220.789
2.	ชุมทางบ้านดารา-สวรรคโลก	29.007	-	-	2.850
3.	ชุมทางบ้านภาชี-อุบลราชธานี	441.040	43.948	-	115.885
4.	ชุมทางแก่งคอย-ชุมทางบัวใหญ่	249.887	-	-	18.754
5.	ชุมทางถนนจิระ-หนองคาย	357.317	-	-	41.044
6.	จิตรลดา-มักกะสัน	1.700	-	-	0.614
7.	ยมราช-อรัญประเทศ	211.881	0.658	45.820	33.474
8.	มักกะสัน-แม่น้ำ	6.600	-	-	14.580
9.	หัวตะเฒ่า-สถานีบรรจ และแยกสินค้า กล่อง ICD ลาดกระบัง	6.700	-	-	9.692
10.	ชุมทางฉะเชิงเทรา-สัตหีบ	64.879	69.793	-	34.247
11.	ชุมทางศรีราชา-แหลมฉบัง	4.326	9.131	-	6.323
12.	ชุมทางเขาชีจรรย์-มาบตาพุด	24.070	-	-	10.342
13.	ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย	81.358	-	-	5.716
14.	ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน	0.707	12.550	-	3.236
15.	ธนบุรี-สุโขทัย-ลก	1,100.557	43.603	-	185.283
16.	ชุมทางหนองปลาดุก-สุพรรณบุรี	78.090	-	-	2.510
17.	ชุมทางหนองปลาดุก-น้ำตก	130.989	-	-	7.653
18.	ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์-ศรีรัตนนิคม	31.250	-	-	0.371
19.	ชุมทางทุ่งสง-กันตัง	92.802	-	-	5.675

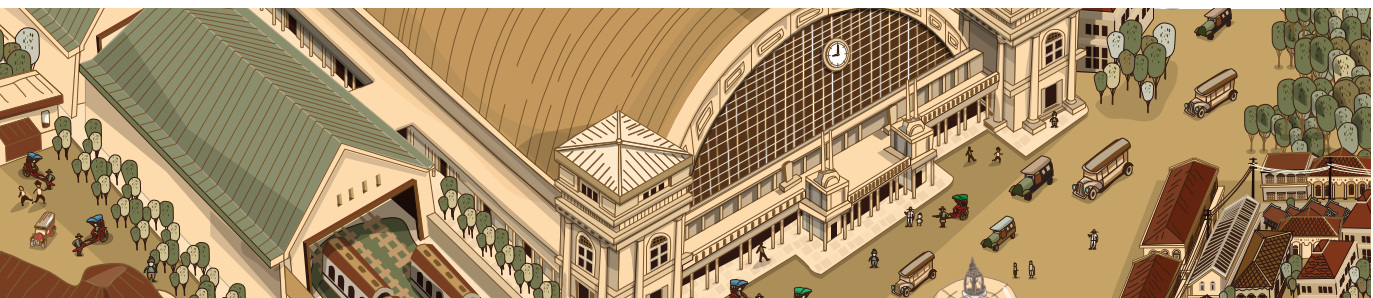
ลำดับ	ระหว่างสถานี	ทางเดี่ยว (กม.)	ทางคู่ (กม.)	ทางสามทาง (กม.)	ทางหลัก และทางตัน (กม.)
20.	ชุมทางเขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช	35.081	-	-	2.769
21.	ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	43.502	-	-	0.522
รวมระยะทางทุกสาย (ทางประธาน)		3,610.177	251.830	106.719	722.329
22.	ทางแยก วงเวียนใหญ่-มหาชัย	31.242	-	-	2.987
23.	บ้านแหลม-แม่กลอง	34.041	-	-	0.060
รวมระยะทางสายมหาชัย แม่กลอง		65.283	-	-	3.047
24.	ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา (ไม่มีการเดินรถ)	29.605	-	-	2.788

ทางคู่: กรุงเทพฯ-รังสิต ชุมทางบ้านภาชี-ลพบุรี ชุมทางบ้านภาชี-มาบกะเบา ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน ชุมทางตลิ่งชัน-นครปฐม
ชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางศรีราชา-แหลมฉบัง

ทางสาม: รังสิต-ชุมทางบ้านภาชี หัวหมาก-ชุมทางฉะเชิงเทรา

หมายเหตุ: ย่านสถานีชุมทางบางซื่อ บางซื่อน บางบำหรุ ชุมทางตลิ่งชัน และย่านพหลโยธิน ความยาวทางหลัก/ทางตัน ประแจทางหลัก/ทางตัน

* ข้อมูลมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากอยู่ในโครงการก่อสร้างทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง



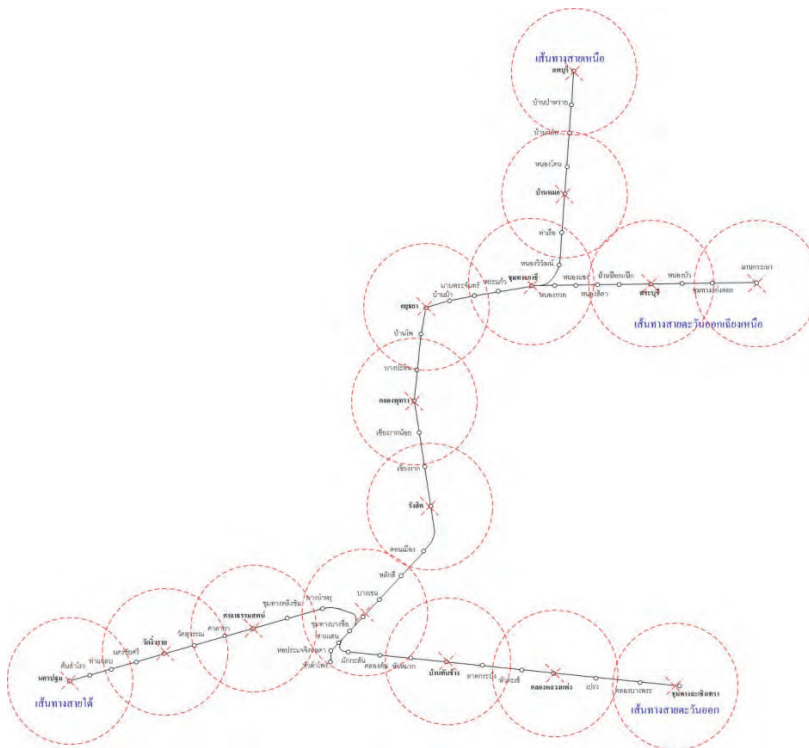
กลุ่มบริหารโรงไฟฟ้า

- ฝ่ายการอำนวยการและโศรคมนาคน



ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

โครงข่ายวิทยุสื่อสารระบบดิจิทัลในเขตควบคุม CTC



State Railway of Thailand

ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย

คุณลักษณะของระบบ

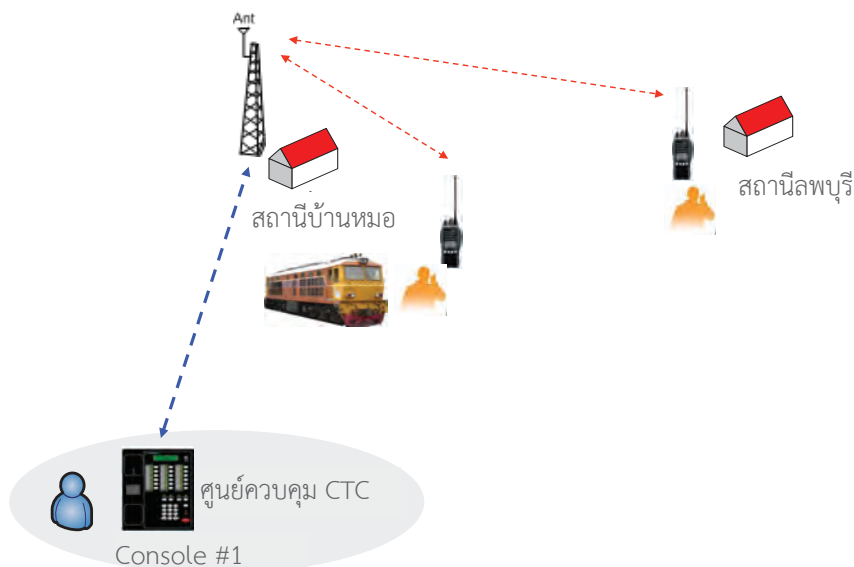
- สามารถให้บริการสัญญาณวิทยุครอบคลุมพื้นที่ในเขตควบคุม CTC
- สามารถใช้งานได้ทั้งเครื่องวิทยุ Analog (ของเดิม) และ Digital (ของใหม่)
- มีศูนย์ควบคุมสั่งการสามารถสื่อสารทางวิทยุครอบคลุมพื้นที่ในเขตควบคุม CTC
- สามารถบันทึกเสียงการสนทนาตามเส้นทางได้ตลอดเวลา และนำมาเปิดฟังภายหลังได้สะดวก
- สามารถประกาศข่าวทางวิทยุสื่อสารไปยังทุกเครือข่ายได้จากศูนย์ควบคุม
- สามารถเชื่อมเครือข่ายวิทยุสื่อสารในแต่ละเส้นทางเข้าด้วยกันเมื่อมีความต้องการ
- สามารถเชื่อมต่อระบบวิทยุสื่อสารกับโทรศัพท์ได้โดยผ่านศูนย์ควบคุมเมื่อต้องการ

เครื่องรับ-ส่งวิทยุระบบดิจิทัล ชนิดมือถือ

ผู้ใช้งานวิทยุสื่อสารชนิดมือถือแบบดิจิทัลสามารถเลือกโหมดการส่งได้ทั้งแบบอนาล็อกหรือแบบดิจิทัล แต่ในขณะรับสัญญาณวิทยุเครื่องสามารถรับได้ทั้งแบบอนาล็อกหรือแบบดิจิทัลโดยอัตโนมัติ ทำให้สามารถติดต่อกับผู้ใช้งานวิทยุสื่อสารแบบอนาล็อกเดิมของการรถไฟฯ โดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนเครื่องวิทยุสื่อสารในระบบทั้งหมด



F3	Tx = 170.000	Rx = 162.625
F2	Tx = 171.000	Rx = 162.900
F1	Tx = 165.000	Rx = 172.625



กลุ่มธุรกิจการเดินทาง

- ฝ่ายบริการโดยสาร
- ฝ่ายบริการสินค้า
- สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินทาง



ฝ่ายบริการโดยสาร

ในรอบปีงบประมาณ 2560 ฝ่ายบริการโดยสารดำเนินงานเป็นผลสำเร็จ จำนวน 3 โครงการ ดังนี้

1. โครงการเปิดขบวนรถพิเศษนำเที่ยวกรุงเทพ-เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์



2. การเปิดเดินขบวนรถโดยสารชุดใหม่ 115 คัน เส้นทางสายภาคตะวันออกถึงเหนือ

จำนวน 2 ขบวน คือ ขบวนอีสานวัฒนา (ขบวน
ที่ 23/24 เส้นทางกรุงเทพ-อุบลราชธานี -
กรุงเทพ) และขบวนอีสานมรรคา (ขบวนที่
25/26 เส้นทาง กรุงเทพ-หนองคาย -กรุงเทพ)



3. เปิดเดินขบวนรถท่องเที่ยวขององค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย เส้นทางระหว่างกรุงเทพ-มวกเหล็ก





ฝ่ายบริการสินค้า

โครงการและแผนงานที่เป็นผลสำเร็จและผลการดำเนินงานในรอบปีงบประมาณ 2560

1. โครงการความร่วมมือกับบริษัท ทีพีโอ โพลีน จำกัด (มหาชน)

ร่วมลงทุนจัดหารถจักร รถพ่วง และการซ่อมบำรุงมาใช้ขนส่งสินค้าของตนเอง บนเส้นทางของการรถไฟฯ จำนวน 12 คัน มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การรถไฟฯ และเอกชนร่วมมือกันพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางราง โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการจัดหารถจักรและรถพ่วงพร้อมการซ่อมบำรุงรักษาเอง เพิ่มปริมาณและรายได้จากการขนส่งสินค้ากลุ่มสินค้าปูนซีเมนต์ และเพื่อ

ลดการใช้ทรัพยากรบุคคลในการซ่อมบำรุงที่มีจำกัดของการรถไฟฯ โดยเริ่มการเดินขบวนรถ เมื่อปี 2559 จำนวน 8 คัน และปัจจุบันปี 2560 อยู่ระหว่างการทดลองประสิทธิภาพในการลากจูงจำนวน 4 คัน คาดว่าจะใช้งานจัดเดินขบวนรถและติดตามประเมินผลในช่วงปลายปี 2560

2. แผนงานการหาลูกค้าแบบเหมารวม

เพื่อลดความเสี่ยงในการดำเนินงาน โดยมีการทำสัญญากับลูกค้าทั้งหมด 5 ราย มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงปริมาณและรายได้การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) รูปแบบเหมารวม ปีงบประมาณ 2560

เส้นทาง		รายชื่อลูกค้า	ปริมาณ (ตัน)	รายได้ (บาท)
สถานีต้นทาง	สถานีปลายทาง			
มาบตาพุด	แหลมฉบัง	บริษัท เคทีเอส ทิคเก็ต จำกัด	413,433	32,703,697
ท่าเรือแหลมฉบัง	หนองตะไกร	บริษัท เคเอสแอล อะโกร แอนด์ เทรคดิง จำกัด	80,740	16,833,680
		บริษัท สยามคอมเมอร์เชียล ชิพอร์ท จำกัด	43,516	12,055,280
ท่าเรือแหลมฉบัง	หนองคาย	บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด	64,947	25,717,642
ท่าเรือแหลมฉบัง	ชุมทางบัวใหญ่	บริษัท พี อาร์ เอส เทรนเทอร์มินัล โลจิสติกส์ จำกัด	8,689	1,313,045
รวม			611,325	88,623,344

หมายเหตุ : ผลจริง 11 เดือน (ต.ค. 59 – ส.ค. 60) + คาดการณ์ (ก.ย. 60)

3. ผลการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ปีงบประมาณ 2560 (ผลจริง 11 เดือน (ต.ค. 59 – ส.ค. 60) + คาดการณ์ (ก.ย. 60))

ประเภทการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	ผลจริง 11 เดือน (ต.ค. 59 – ส.ค. 60) + คาดการณ์ (ก.ย. 60)		
	ปริมาณ (ตัน)	รายได้ค่าระวาง (บาท)	ตัน กม. (ตัน กม)
ก๊าซแอลพีจี	698,321	222,840,076	319,946,060
น้ำมันดิบ	1,176,264	409,527,310	590,652,623
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	573,457	189,158,007	281,426,106
ปูนซีเมนต์ถุง	254,820	37,591,276	92,184,639
ปูนซีเมนต์ผง	1,536,027	186,543,218	403,940,925
คอนเทนเนอร์	7,740,834	682,788,886	1,169,097,753
สินค้าอื่นๆ	142,032	27,040,136	30,397,618
รวม	12,121,755	1,755,488,910	2,887,645,722



แผนภูมิที่เกี่ยวข้อง

1. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปีงบประมาณ 2560 จำนวน 12,121,755 ตัน

ประเภทการขนส่ง สินค้าทางรถไฟ	ก๊าซแอลพีจี	น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์ น้ำมัน	ปูนซีเมนต์ถุง	ปูนซีเมนต์ผง	คอนเทนเนอร์	สินค้า อื่นๆ
ปริมาณ (ตัน)	698,321	1,176,264	573,457	254,820	1,536,027	7,740,834	142,032

หมายเหตุ : ผลจริง 11 เดือน (ต.ค. 59 – ส.ค. 60) + คาดการณ์ (ก.ย. 60)

2. สัดส่วนรายได้ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปีงบประมาณ 2560 เป็นเงิน 1,755,488,910 บาท

ประเภทการขนส่ง สินค้าทางรถไฟ	ก๊าซแอลพีจี	น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์ น้ำมัน	ปูนซีเมนต์ถุง	ปูนซีเมนต์ผง	คอนเทนเนอร์	สินค้า อื่นๆ
รายได้ค่าระวาง (บาท)	222,840,076	409,527,310	189,158,007	37,591,276	186,543,218	682,788,886	27,040,136

หมายเหตุ : ผลจริง 11 เดือน (ต.ค. 59 – ส.ค. 60) + คาดการณ์ (ก.ย. 60)

3. สัดส่วนต้น-กิโลเมตร การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปีงบประมาณ 2560

ประเภทการขนส่ง สินค้าทางรถไฟ	ก๊าซแอลพีจี	น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์ น้ำมัน	ปูนซีเมนต์ถุง	ปูนซีเมนต์ผง	คอนเทนเนอร์	สินค้า อื่นๆ
รายได้ค่าระวาง (บาท)	319,946,060	590,652,623	281,426,106	403,940,925	186,543,218	1,169,097,753	30,397,618

หมายเหตุ : ผลจริง 11 เดือน (ต.ค. 59 – ส.ค. 60) + คาดการณ์ (ก.ย. 60)

ประเภทการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

1. การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์)

1.1 การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ระหว่างประเทศ Landbridge

- Landbridge สายยาว

การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ระหว่างประเทศ
ต้นทางจากท่าเรือของประเทศมาเลเซีย ผ่านด่าน
ป่าดงเบขาร์ ไปยังย่านขนส่งสินค้าพลโยธิน ICD
ลาดกระบัง และสถานีมาบตาพุด

- Landbridge สายสั้น

การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ระหว่างประเทศ
ต้นทางจากท่าเรือของประเทศมาเลเซีย ไปยังสถานี
ชุมทางหาดใหญ่ สถานีชุมทางทุ่งสง และสถานีชุมทาง
บ้านทุ่งโพธิ์

1.2 การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) สายตะวันออก

การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) เส้นทางระหว่าง ICD
ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง

1.3 การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) รูปแบบเหมาขบวน

การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) โดยบริษัทใดบริษัท
หนึ่ง ทำการขนส่งไปกับขบวนที่ไม่มีเดินประจำเส้นทาง
และชำระค่าระวางเป็นรายขบวน

1.4 การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ทัวไป

การขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ไปกับขบวนที่มี
การจัดเดินการเดินรถตามแผนการขนส่งของการรถไฟฯ
ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ ขบวน 555/556 ระหว่างท่าเรือ
แหลมฉบัง-สถานีหนองคาย, ขบวน 777/778 ระหว่างท่าเรือ
แหลมฉบัง-สถานีชุมทางหาดใหญ่ เป็นต้น





2. ผลิตภัณฑ์ปูนซีเมนต์

2.1 การขนส่งปูนซีเมนต์ถุง

บริษัท ทีพีโอ โพลีน จำกัด ระหว่างต้นทางสถานีหินลับ ไปยังสถานีชุมทางคลองสิบเก้า สถานีเชียงรากน้อย สถานีลำพูน สถานีหนองขอนกว้าง และสถานีอุบลราชธานี

2.2 การขนส่งปูนซีเมนต์ผง

บริษัท ทีพีโอ โพลีน จำกัด ระหว่างต้นทางสถานีหินลับ ไปยังสถานีควนเนียง สถานีเชียงรากน้อย สถานีนาสาร สถานีบึงพระ สถานีเปรง สถานีลำชี สถานีลำพูน สถานีหนองขอนกว้าง และสถานีห้วยขยุง

3. ผลิตภัณฑ์น้ำมัน

3.1 การขนส่งน้ำมันดิบ

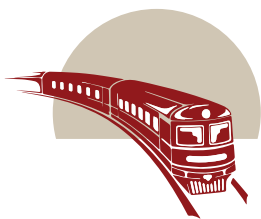
บริษัท ปตท.สผ.สยาม จำกัด ระหว่างต้นทางสถานีบึงพระ ไปยังสถานีมาบตาพุด สถานีแม่น้ำ และสถานีแหลมฉบัง

3.2 การขนส่งน้ำมันทั่วไป

- การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย น้ำมัน ระหว่างต้นทางสถานีบ้านปึกเบิกไปยังสถานีเชียงใหม่ สถานีพิษณุโลก และสถานีอุบลราชธานี
- บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (ทั่วไป) ระหว่างต้นทางสถานีบ้านปึกเบิกไปยังสถานีขอนแก่น และสถานีนครลำปาง
- บริษัท เอสโซ่(ประเทศไทย) จำกัด ระหว่างต้นทางสถานีบ้านปึกเบิกไปยังสถานีนครลำปาง

4. ผลิตภัณฑ์ก๊าซแอลพีจี

การขนส่งก๊าซแอลพีจี การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ระหว่างต้นทางสถานีบางละมุง ไปยังสถานีนครสวรรค์ และสถานีสำราญ



สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ

โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-หัวหิน

1. แนวเส้นทางโครงการ

โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-หัวหิน เป็นการดำเนินงานระยะที่ 1 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ (กรุงเทพ-ปาดังเบซาร์) มีระยะทาง 209 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการจากสถานีบางซื่อเป็นทางยกระดับ ใช้แนวเส้นทางของรถไฟทางไกล ซึ่งอยู่ระหว่างรถไฟชานเมือง (CT) สายสีแดง และทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอก โดยรถไฟทางไกลจะต้องได้รับการพัฒนาติดตั้งอุปกรณ์ที่ช่วยในการเดินรถร่วมกับโครงสร้างเดียวกันกับรถไฟชานเมืองสายสีแดง โดยแนวเส้นทางของรถไฟความเร็วสูงจะใช้แนวเส้นทางปัจจุบันของรถไฟทางไกล ไปจนถึงถนนกาญจนาภิเษก โดยรูปแบบของโครงสร้างจะเป็นทางยกระดับ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนจรัญสนิทวงศ์ แต่ก่อนถึงสถานีรถไฟบางบำหรุ (ห่างจากสถานีบางซื่อประมาณ 8 กิโลเมตร) เส้นทางจะลดระดับลงสู่พื้นดินเป็นทางวิ่งระดับพื้นดิน สลับกับโครงสร้างทางยกระดับมุ่งสู่อำเภอนครชัยศรี อำเภอเมืองนครปฐม ผ่านอำเภอบ้านโป่ง แล้วมุ่งลงทางทิศใต้เข้าสู่อำเภอโพธาราม อำเภอเมืองราชบุรี อำเภอปากท่อ ผ่านสถานีบางเค็ม (ซึ่งอยู่บริเวณแยกวงษ์มะนาว) ผ่านสถานีเขาชัย

เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองเพชรบุรี แนวเส้นทางจะเบี่ยงออกจากแนวเส้นทางรถไฟสายใต้ บริเวณตำบลบางจากเข้าสู่สถานีเพชรบุรีที่ตำบลธงชัย หลังจากนั้นได้มีการปรับแนวเส้นทางจากเดิมในช่วงบริเวณตำบลธงชัย (กม.150+000) ที่ใช้แนวเกาะกลางถนนเพชรเกษม ไปใช้พื้นที่ว่างด้านฝั่งทิศตะวันตกของถนนเพชรเกษมแทน แล้วเข้าสู่แนวเส้นทางรถไฟสายใต้อีกครั้ง บริเวณสถานีหนองไม้เหล็ก (กม.168+500) เป็นระยะทางที่ปรับแนวประมาณ 18 กม. จากนั้นมุ่งสู่อำเภอชะอำและอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาขยายแนวเส้นทางไปยังปาดังเบซาร์ต่อไป

โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-หัวหิน มี 4 สถานี คือ สถานีนครปฐม ซึ่งก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟเดิม และอีก 3 สถานี ประกอบด้วย สถานีราชบุรี เพชรบุรี และหัวหิน เป็นการก่อสร้างสถานีแห่งใหม่เพื่อออกแบบให้สามารถรองรับการให้บริการทั้งรถไฟความเร็วสูงและเชื่อมต่อการให้บริการรถไฟทางคู่

2. ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร

พ.ศ. 2566 ซึ่งเป็นปีที่คาดว่าจะเปิดให้บริการ มีปริมาณผู้โดยสารมาใช้บริการประมาณ 10,094 คนต่อวัน และเพิ่มขึ้นเป็น 28,984 คน 49,634 คน และ 57,603 คนต่อวัน ใน พ.ศ. 2576 พ.ศ. 2586 และ พ.ศ. 2596 ตามลำดับ

3. กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ - หัวหิน มีกรอบเงินลงทุน (ราคารวมค่าปรับเพิ่มรายปีแล้ว) จำนวน 100,125.07 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้า และค่าขบวนรถ ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงิน	ผู้ลงทุน
1. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	4,761.97	ภาครัฐ
2. ค่างานโยธา รัง โครงสร้างพื้นฐาน	68,033.22	ภาคเอกชน
3. ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถ	25,002.70	ภาคเอกชน
4. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	2,327.18	ภาคเอกชน
รวมทั้งหมด	100,125.07	

หมายเหตุ : เป็นราคาประมาณการ ณ ปี 2558

4. รายได้ค่าโดยสาร (Fare Revenue) และรายได้อื่น (Non-Fare Revenue)

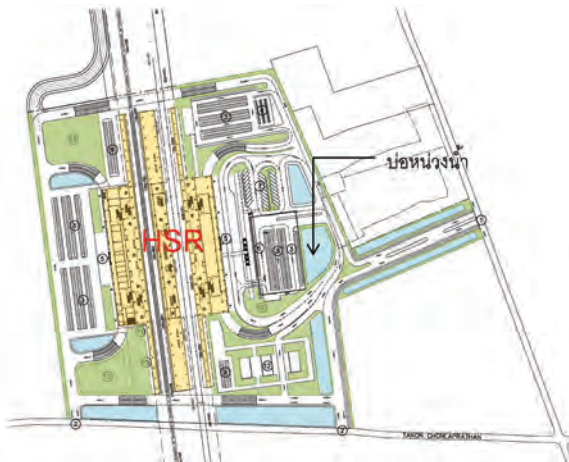
รูปแบบการจัดเก็บค่าโดยสารแบบตามระยะทาง (Distance-based) กล่าวคือค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางที่ผู้โดยสารใช้โดยกำหนดค่าเข้าสู่ระบบ (Boarding Passengers) มีค่าธรรมเนียมขึ้นต่ำหรือค่าโดยสารคงที่เข้าระบบในอัตรา 80 บาทต่อเที่ยว และมีค่าโดยสารตามระยะทางในอัตรา 1.8 บาท/กิโลเมตร การปรับเพิ่มค่าโดยสารจะปรับตามอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ย

อัตราร้อยละ 2.50 ต่อปีซึ่งในปีเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2566) นอกจากนี้ ผู้รับสัมปทานจะมีรายได้อื่นที่เกิดขึ้นของโครงการ เช่น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในพื้นที่สถานีและรถไฟฟ้า เป็นต้น ทั้งนี้ รายได้จากค่าโดยสารและรายได้อื่นๆ จะเป็นของเอกชนผู้ลงทุนทั้งหมด

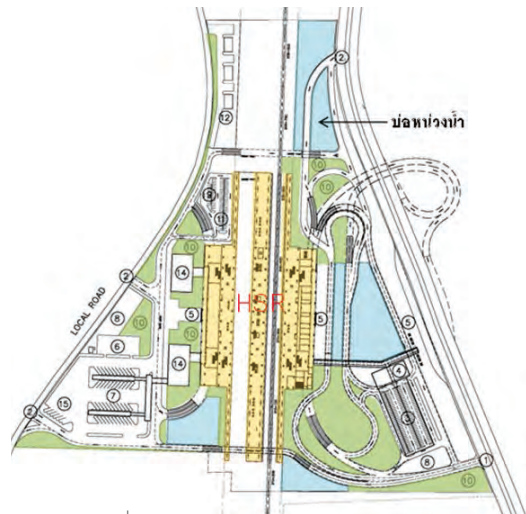
5. การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง

มีแนวคิดในการพัฒนาคือเน้นการพัฒนาพื้นที่ในขอบเขตและบริเวณรอบๆ สถานีรถไฟ โดยพัฒนาให้เป็นเมืองธุรกิจ (Central Business District) ด้วยรูปแบบ TOD (Transit Oriented Development) จากการศึกษาได้จัดเตรียมพื้นที่สำหรับ

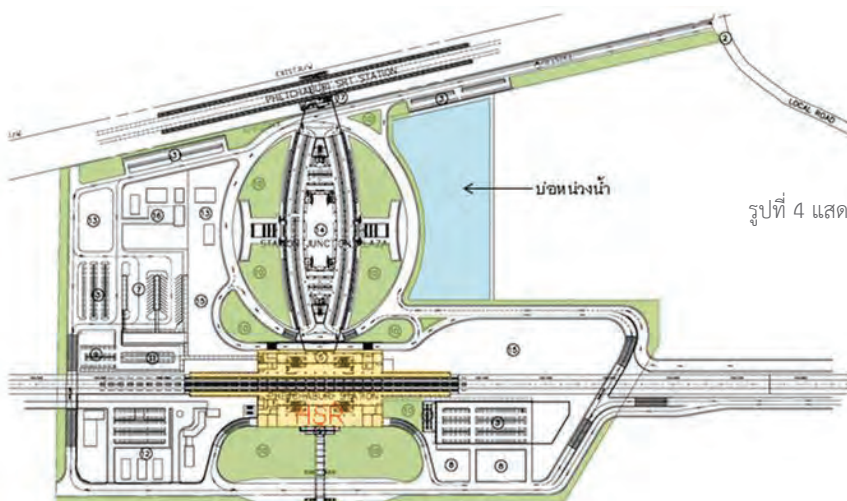
การพัฒนาโดยรอบสถานีไว้ 3 ที่ คือ สถานีราชบุรี (บ้านคูบัว) สถานีเพชรบุรี และสถานี หัวหิน (บ่อฝ้าย) ดังแสดงตามรูปที่ 2 ถึง รูปที่ 4



รูปที่ 2 แสดงการพัฒนาย่านสถานีราชบุรี (คูบัว)



รูปที่ 3 แสดงการพัฒนาย่านสถานีเพชรบุรี



รูปที่ 4 แสดงการพัฒนาย่านสถานีหัวหิน (บ่อฝ้าย)

6. ผลตอบแทนของโครงการ

- 6.1 ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ พบว่าการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของโครงการมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ เท่ากับ ร้อยละ 12.07 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ 63.027 ล้านบาท และ อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน เท่ากับ 1.01
- 6.2 ผลตอบแทนทางการเงิน ทั้งกรณีที่ รฟท. ลงทุนเอง ทั้งหมด และภาครัฐลงทุนงานโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ทั้งสองกรณีไม่มีความคุ้มค่าทางการเงินหากจะก่อสร้าง เฉพาะช่วงกรุงเทพ-หัวหิน หากเมื่อมีการขยายเส้นทางไป ยังปาดังเบซาร์ พบว่าโครงการมีความคุ้มค่าทางการเงิน

7. รูปแบบการลงทุนและการเดินรถโครงการ

แนวทางการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินงานโครงการในรูปแบบ PPP Net Cost ภาครัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเอกชนลงทุนทั้งงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถ โดยมี เหตุสรุปได้ ดังนี้

- 7.1 เป็นระบบรถไฟฟ้าที่ยังไม่เคยพัฒนาในประเทศไทย ควร เลือกดำเนินงานโครงการในรูปแบบที่มีความเสี่ยงต่อ ภาครัฐต่ำที่สุด
- 7.2 PPP Net Cost เอกชนลงทุนทั้งงานโยธาและระบบ รถไฟฟ้าและขบวนรถ จะเป็นการลดภาระทางการเงินและ ลดความเสี่ยงของภาครัฐในการลงทุนโครงการโดยภาครัฐ มีภาระเฉพาะงานกรรมสิทธิ์ที่ดินเท่านั้น
- 7.3 รูปแบบ PPP Net Cost เอกชนลงทุนทั้งงานโยธาและ ระบบรถไฟฟ้า เอกชนจะสามารถออกแบบและก่อสร้างไป พร้อมกัน ทำให้ลดระยะเวลาการดำเนินโครงการได้

8. การกำหนดรูปแบบและเงินสนับสนุน

เงินสนับสนุนจะต้องมีมูลค่าไม่เกินวงเงินค่าก่อสร้างงาน โยธาตามผลการศึกษา หรือวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาตาม ที่เอกชนลงทุนจริง แล้วแต่วงเงินไหนจะน้อยกว่ากัน ซึ่ง โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพ-หัวหิน มีกรอบ วงเงินสนับสนุนทั้งหมดไม่เกินค่างานโยธา จำนวน 69,571.76 ล้านบาท โดยมีข้อเสนอว่า ภาครัฐจะแบ่งจ่าย เงินสนับสนุนเป็นรายปี มีระยะเวลา 10 ปี

อีกทั้งภาครัฐอาจกำหนดรูปแบบการสนับสนุนเพิ่มเติมให้ แก่เอกชนเพื่อให้การลงทุนมีความเป็นไปได้ทางการเงิน เช่น พิจารณาด้านระยะเวลาการขยายระยะเวลาลำบาก การสนับสนุนสิทธิประโยชน์ในด้านการลงทุนและภาษี ต่างๆ การกำหนดสัดส่วนการแบ่งรายได้ของภาครัฐ การให้สิทธิในการดำเนินการเชิงพาณิชย์ การช่วยเหลือให้ เอกชนสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนในการกู้ยืมที่มีดอกเบี้ยต่ำ รวมถึงสิทธิในการเดินรถต่างๆ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว จะทำให้ภาคเอกชนสามารถสนองนโยบายของภาครัฐใน การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ต่ำ ทำให้ภาครัฐมีภาระใน การสนับสนุนที่น้อยลง เป็นต้น

กลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักร และล้อเลื่อน

- ฝ่ายช่างกล
- สำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง



ฝ่ายการช่างกล

โครงการศึกษาความเหมาะสมการเดินรถไฟฟ้ามหานคร คู่ 4 เส้นทาง

รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศ โดยกำหนดให้การพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ อยู่ในแผนงานระยะแรกที่ต้องดำเนินการเร่งด่วน เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งในพื้นที่เขตเมือง เขตชนบท เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสินค้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ลดระยะเวลาการเดินทางและขนส่งสินค้า ลดปัญหามลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม ลดปริมาณอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงการลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงในภาพรวมของประเทศ

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2550 เห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอกรอบการพัฒนาแผนงาน/โครงการ เพื่อสนับสนุนโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการ โดยให้พิจารณารายละเอียดของแต่ละแผนงาน/โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ช่วงนครปฐม - หัวหิน และมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ เป็นหนึ่งในโครงการที่จะสนับสนุนโครงการนำร่องฯ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 - 2553

คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2551 ตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2551 ได้พิจารณาเห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและมอบหมายให้การรถไฟฯ เร่งดำเนินการศึกษาและออกแบบโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางที่มีความถี่ในการเดินรถไฟสูง และต้องรอการสับหลักเป็นระยะเวลานาน

คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2553 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ 5/2553 เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 วงเงินลงทุนรวม 176,808.28 ล้านบาท ประกอบด้วย แผนการลงทุนด้านโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที เป็นเงิน 87,528 ล้านบาท และโครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นเงิน 89,278 ล้านบาท ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้

รวมระยะทาง 767 กิโลเมตร ซึ่งมีโครงการทางคู่ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (118 กม.) ช่วงมาบะเปา - นครราชสีมา (132 กม.) ช่วงนครราชสีมา - ขอนแก่น (185 กม.) ช่วงนครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน (165 กม.) และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (167 กม.)

การประชุมผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2557 ณ ห้องปฏิบัติการ ชั้น 3 ตึกบัญชาการ ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารงานของผู้บริหารรถไฟฯ มีความเป็นเอกภาพไปในทิศทางเดียวกัน นโยบายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ คสช. การรถไฟฯ จะมีโครงสร้างก่อสร้างในกรอบระยะเวลา 8 ปี ข้างหน้าคือการก่อสร้างทางคู่ โดยในสายเหนือไปสิ้นสุดที่ปากน้ำโพ สายใต้ไปสิ้นสุดที่ชุมพร และสายตะวันออกเฉียงเหนือไปสิ้นสุดที่ขอนแก่น สำหรับในส่วนที่เหลือต้องรอการพิจารณาอีกครั้ง โดยในการประชุมในวันดังกล่าวของการรถไฟฯ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม และประธานกรรมการรถไฟฯ มอบหมายให้ฝ่ายการช่างกลศึกษาการเดินทางด้วยระบบไฟฟ้าเพื่อทดแทนการเดินทางไฟด้วยเครื่องยนต์ดีเซล ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมและจัดทำรายละเอียดในการศึกษาโครงการความเหมาะสมในการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าให้เสร็จ

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ส่วนที่ 4 หน้าที่ 144 ส่วนการพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ มีรายละเอียดในส่วนเนื้อหา ดังนี้ ข้อ 3 หน้าที่ 146 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง ข้อ 3.1.1 การพัฒนาขนส่งทางราง

พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ด้วยการเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ระบบ

โทรคมนาคมและอาณัติสัญญาณ รถจักรและล้อเลื่อน และเริ่มก่อสร้างทางคู่ในแนวเส้นทางรถไฟที่อยู่ภายใน รัฐมี 500 กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร อาทิ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ช่วงจระ-อุบลราชธานี ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน และเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่างๆ เข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ

ศึกษาแผนที่นำทาง (Road map) ของการปรับเปลี่ยนไปใช้รถจักรที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าแทนรถจักรดีเซล เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดต้นทุน การให้บริการและบริหารจัดการรถไฟ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการระบบรถไฟขนาดทาง 1 เมตร ให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ฝ่ายการช่างกลได้ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นโครงการการเดินทางไฟด้วยระบบไฟฟ้าบนเส้นทางคู่ 4 เส้นทาง โดยมีการศึกษาเบื้องต้นครอบคลุม 4 เส้นทาง ประกอบด้วย

- ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางบ้านภาชี - ปากน้ำโพ
- ชุมทางบ้านภาชี - ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางถนนจิระ
- ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางหนองปลาตุก - หัวหิน
- ชุมทางบางซื่อ - มักกะสัน - ฉะเชิงเทรา - พัทยา

การศึกษาใช้ เริ่มงาน ตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2559 สิ้นสุดวันที่ 12 กันยายน 2559 รวมเป็นระยะเวลาการศึกษา 8 เดือน

ข้อมูลโครงการที่เกี่ยวข้อง

โครงการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันและแผนงานในอนาคตตามแนวเส้นทางของโครงการ ที่ได้ศึกษาและรวบรวมผลการศึกษา ทบทวนโครงการที่เกี่ยวข้องโครงการตลอดแนวเส้นทางทั้ง 4 เส้น ได้แก่

สายเหนือ : ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางบ้านภาชี - ปากน้ำโพ
มีโครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดงเข้ม) ช่วงบางซื่อ - รังสิต
- โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดงเข้ม) ส่วนต่อขยาย ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต - บ้านภาชี
- โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ
- โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - พิษณุโลก สายตะวันออกเฉียงเหนือ : ชุมทางบ้านภาชี - แก่งคอย - ชุมทางถนนจิระ มีโครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
- โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ
- โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วง กรุงเทพ - นครราชสีมา
- โครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (ไทย - จีน) ช่วงกรุงเทพ - แก่งคอย - นครราชสีมา สายใต้ : ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางหนองปลาตุก - หัวหิน มีโครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
- โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน
- โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) ส่วนต่อขยาย ช่วงดลิ่งชัน - ศาลายา
- โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน
- โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน สายตะวันออก : ชุมทางบางซื่อ - มักกะสัน - ฉะเชิงเทรา - พัทยา มีโครงการที่เกี่ยวข้องได้แก่

- โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) ส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก
- โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล ส่วนต่อขยาย ช่วงมักกะสัน - ฉะเชิงเทรา
- โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport link) ช่วงพญาไท - สนามบินสุวรรณภูมิ
- โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport link) ส่วนต่อขยายช่วงพญาไท - สนามบินดอนเมือง
- โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - ระยอง
- โครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (ไทย - จีน) ช่วงแก่งคอย - มาบตาพุด

โครงการอื่นๆ ที่ได้ศึกษา : สำหรับผลการศึกษาโครงการอื่น นอกเหนือจากแนวเส้นทาง ได้แก่ โครงการศึกษาและออกแบบ รถไฟฟ้าคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ การศึกษาและรวบรวมข้อมูลแนวเส้นทางก่อสร้างการเดินทาง โดยระบบไฟฟ้า ในพื้นที่ศึกษา 4 เส้นทาง คือ

สายเหนือ ช่วงชุมทางบางซื่อ - ชุมทางบ้านภาชี - ปากน้ำโพ
สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - ชุมทาง แก่งคอย - ชุมทางถนนจิระ

สายใต้ ช่วงชุมทางบางซื่อ - ชุมทางหนองปลาตุก - หัวหิน

สายตะวันออก ช่วงชุมทางบางซื่อ - มักกะสัน - ฉะเชิงเทรา - พัทยา

ประกอบด้วยแนวเส้นทางของโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน และโครงการศึกษาและพัฒนาทางรถไฟที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ศึกษา ระยะทางรวมประมาณ 885 กิโลเมตร นอกจากนั้นแล้ว ในปี พ.ศ. 2560 ฝ่ายการช่างกลได้มีการศึกษาเพิ่มเติม

โครงการเดินรถไฟ ด้วยระบบไฟฟ้าบนเส้นทางคู่ 4 เส้นทางเพื่อให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ประกอบไปด้วยเส้นทางต่างๆ ดังนี้

ชื่อสถานี / ที่หยุดรถ	ระยะทาง	จำนวนสถานีและป้ายหยุดรถ
ปากน้ำโพ เชียงใหม่	502 กม.	68
ชุมทางถนนจิระ หนองคาย	361 กม.	45
อุบลราชธานี	308 กม.	34
หัวหิน หาดใหญ่	763 กม.	129
พัทธยา มาบตาพุด	46 กม.	8

เส้นทางที่ฝ่ายการช่างกลได้มีการศึกษาเพิ่มเพิ่มการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้า ครอบคลุมทั่วประเทศ

เส้นทางที่ได้มีการศึกษาในช่วงที่ 1

แนวเส้นทางการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าในเส้นทางคู่ 4 เส้นทาง จากการดำเนินโครงการได้มีการศึกษารูปแบบทางรถไฟต่างๆ เพื่อหาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการ โดยได้ศึกษารูปแบบทางรถไฟตามแนวเส้นทางโครงการที่ศึกษาจะประกอบด้วยรูปแบบต่างๆ ดังนี้

- ทางรถไฟระดับพื้น (At Grade)
- ทางรถไฟยกระดับ (Elevated Structure)
- อุโมงค์ (Tunnel)
- โครงสร้างแบบคลองแห้ง (Trench)

พิกัดระยะปลอดภัยของโครงสร้างรถไฟ ระบบ Meter Gauge

- รูปแบบทางรถไฟ ระบบ Meter Gauge
- รูปแบบทางรถไฟ ระบบ Meter Gauge (1)
- รูปแบบทางรถไฟ ระบบ Meter Gauge (2)
- รูปแบบทางรถไฟ ระบบ Meter Gauge (3)

ศึกษาปรับปรุงสถานีและขนขาลาตามแนวเส้นทางรถไฟประกอบไปด้วย

- เส้นทางสายเหนือ ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางบ้านภาชี - ปากน้ำโพ ผลสำรวจพบว่ามีจำนวนสถานีทั้งหมด 57 สถานี เป็นสถานีเพื่อรองรับรถไฟฟ้ายูเอชวี 12 สถานี อยู่ในโครงการรถไฟทางคู่ใหม่ 25 สถานี ต้องปรับปรุงอีก 20 สถานี อยู่ระหว่างสถานีรังสิต - ลพบุรี
- เส้นทางสายสายตะวันออกเฉียงเหนือ ชุมทางบ้านภาชี - ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางถนนจิระ ผลสำรวจพบว่ามีจำนวนสถานีทั้งหมด 30 สถานี อยู่ในโครงการรถไฟทางคู่ใหม่แล้ว 23 สถานี ต้องปรับปรุงอีก 7 สถานี อยู่ระหว่างสถานีชุมทางบ้านภาชี - มาบกะเบา
- เส้นทางสายสายตะวันออก ชุมทางบางซื่อ - มักกะสัน - ฉะเชิงเทรา - พัทธยา ผลสำรวจพบว่ามีจำนวนสถานีทั้งหมด 36 สถานี เป็นสถานียกระดับเพื่อรองรับรถไฟฟ้ายูเอชวี 13 สถานี ต้องปรับปรุงอีก 23 สถานี อยู่ระหว่างสถานีมักกะสัน - พัทธยา
- เส้นทางสายใต้ ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางหนองปลาตุก - หัวหิน ผลสำรวจพบว่ามีจำนวนสถานีทั้งหมด 45 สถานี เป็นสถานีเพื่อรองรับรถไฟฟ้ายูเอชวี 4 สถานี อยู่ในโครงการรถไฟทางคู่ใหม่ 31 สถานี ต้องปรับปรุงอีก 10 สถานี อยู่ระหว่างสถานีตลิ่งชัน - นครปฐม

แนวทางการปรับปรุงสถานีขนขาลาและหลังคาคลุมขนขาลา จากการสำรวจขนขาลาส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก สูงกว่าระดับสันรางรถไฟประมาณ 0.25 - 0.40 เมตร และหลังคาขนขาลาส่วนใหญ่ โครงสร้างเป็นเหล็กรูปพรรณ และโครงสร้างไม้สถานีส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ระดับความสูงและความแข็งแรงของ

โครงสร้างไม่ได้ออกแบบสำหรับรถไฟและการติดตั้งระบบ OCS แนวทางการปรับปรุงมีดังนี้

- (1) แก้ไขปรับปรุงและออกแบบพื้นชานชาลาใหม่ที่มีความสูง 1.10 เมตร จากระดับสันรางตามรูปแบบของรถไฟ
- (2) ออกแบบโครงสร้างชานชาลาใหม่ให้มีความสูงปกติเท่ากับ 5.90 เมตรและความแข็งแรงสำหรับการติดตั้งระบบ OCS (Over Head Catenary System)

ศึกษางานปรับปรุงจุดตัดตามแนวเส้นทางรถไฟและสายไฟแรงดันต่ำแรงดันสูง

ตามแนวเส้นทางต่าง 4 เส้นทาง ประกอบไปด้วย สะพานลอยคนข้ามทางรถไฟ สะพานข้ามทางรถไฟ ถนนจุดตัดทางรถไฟ สะพานลอยข้ามทางรถไฟ ผลการสำรวจมีระยะช่องลอดทางตั้งอยู่ระหว่าง 4.30 - 7.20 เมตร จากการศึกษาาระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือหัวกับโครงสร้างอาคารที่ระยะความสูงปกติเท่ากับ 5.90 เมตร มีแนวทางการปรับปรุงดังนี้

1. สะพานลอยคนข้ามทางรถไฟเดิม มีอายุการใช้งานที่มากแล้วจะต้องรื้อย้ายเพื่อก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามทางรถไฟ ตามรูปแบบใหม่
2. ออกแบบและปรับปรุงยกระดับโครงสร้างสะพานลอยคนข้ามทางรถไฟเดิม ที่มีความสูงช่องลอดแนวตั้งน้อยกว่า 5.90 เมตร ให้มีความสูงปกติเท่ากับ 5.90 เมตร
3. ออกแบบและปรับปรุงความปลอดภัย ผลจากระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือหัวผ่านโครงสร้างอาคารดังกล่าว เช่น ผืนผนังหรือรั้วตาข่าย เป็นต้น
4. ออกแบบและก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามทางรถไฟพร้อมลิฟท์ ในสถานีชั้นที่ 1 และ 2
5. ออกแบบและก่อสร้างทางลาดในสถานีชั้นที่ 3 ป้ายหยุดรถและที่หยุดรถ

6. สายไฟฟ้าแรงต่ำ ส่วนใหญ่มีระดับอยู่ระหว่าง 5.00 - 6.50 ม. นับจากสันรางรถไฟ แนวทางแก้ไขในส่วนของสายไฟฟ้าแรงต่ำที่มีระดับใกล้เคียงกับระบบจ่ายไฟฟ้าของรถไฟ จะต้องดำเนินการรื้อย้ายและเดินสายไฟฟ้าแรงต่ำลงใต้ดิน โดยเจ้าของหน่วยงานคือ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคของแต่ละเขต
7. สายไฟฟ้าแรงสูง มีระดับที่อยู่ระหว่าง 6.50 - 12.00 ม. นับจากสันรางรถไฟ แนวทางแก้ไขในส่วนของสายไฟฟ้าแรงสูงที่มีระดับสูงกว่าระบบจ่ายไฟฟ้าของรถไฟ เพื่อความปลอดภัย แนะนำให้ทำการรื้อย้ายและเดินสายไฟฟ้าแรงสูงลงใต้ดิน โดยเจ้าของหน่วยงานคือ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคของแต่ละเขต
8. สายส่งไฟฟ้าแรงสูง มีระดับมากกว่า 14.00 ม. นับจากสันรางรถไฟแนวทางแก้ไข ในส่วนของสายส่งไฟฟ้าแรงสูงที่มีระดับสูงกว่าระบบจ่ายไฟฟ้าของรถไฟ เพื่อความปลอดภัย จะต้องประสานงานกับเจ้าของหน่วยงานคือ การไฟฟ้าฝ่ายผลิต
9. สายอาณัติสัญญาณและสื่อสาร ส่วนใหญ่มีระดับอยู่ระหว่าง 5.00 - 6.50 ม. แนวทางการแก้ไขในส่วนของสายอาณัติสัญญาณและสื่อสารที่มีระดับใกล้เคียงกับระบบจ่ายไฟฟ้าของรถไฟ จะต้องดำเนินการรื้อย้ายและเดินสายระบบต่างๆลงใต้ดิน
10. เสาสัญญาณ เป็นแบบมาตรฐานขนาดความกว้างระหว่างด้านในเสาถึงด้านในเสา 9.17 ม.จากระหว่างขอบในเสาถึงขอบในเสาและความสูง 5.45 ม. นับจากสันรางรถไฟ แนะนำให้ทำการปรับปรุงความสูงเท่ากับระดับปกติ 5.90 ม. ของระบบจ่ายไฟฟ้าของรถไฟ

ศึกษาระบบควบคุมรถไฟอัตโนมัติ (Automatic Train Protection : ATP)

ระบบควบคุมรถไฟอัตโนมัติ เป็นระบบควบคุมความเร็วรถไฟ ไม่ให้เกิดอันตรายจากการเดินรถ เมื่อรถไฟมีความเร็วที่เกินจากที่กำหนดไว้ และ/หรือ ไม่หยุดเมื่อถึงสัญญาณห้าม (สัญญาณไฟสีแดง) ระบบควบคุมรถไฟอัตโนมัติจะทำงานและหยุดรถไฟฉุกเฉินอัตโนมัติเพื่อความปลอดภัย

จากการศึกษาและพิจารณาถึงระบบการป้องกันการเดินรถ ด้วยระบบ ATS (Automatic Train Stop) หรือ ATP (Automatic Train Protection) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน ETCS level 1 เนื่องจากเป็นมาตรฐานที่มีใช้งานในการออกแบบและก่อสร้างในโครงการรถไฟทางคู่ในอนาคต และมีความปลอดภัยสูง ศึกษาและพัฒนาระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CTC) ที่เหมาะสม และระบบอัตโนมัติสัญญาณโทรคมนาคม

ในการดำเนินการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า ได้พิจารณาภายใต้ขอบเขตงานและการตั้งสมมติฐานว่าด้วยโครงการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้าจะก่อสร้างตามแนวเส้นทางที่ได้พัฒนาเป็นทางคู่แล้ว พร้อมกันนี้ยังคำนึงถึงโครงการในระยะต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้า โดยได้ศึกษาระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CTC) ในปัจจุบันได้ศึกษาแผนพัฒนาระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CTC) ในอนาคต และศึกษาเทคโนโลยีระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CTC) ให้มีความสอดคล้องกับระบบรถไฟ

จากการศึกษาข้อกำหนดงานในส่วนระบบอัตโนมัติสัญญาณเดิมทั้งหมดในแนวเส้นทางคู่รถไฟ 4 เส้นทาง สามารถสรุปเพื่อกำหนดแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้า เป็นส่วนต่างๆ ได้ต่อไปนี้

การศึกษาและรวบรวมข้อมูลแนวเส้นทางก่อสร้างการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า ในพื้นที่ศึกษา 4 เส้นทาง คือ

1. สายเหนือ ช่วงชุมทางบางซื่อ – ชุมทางบ้านภาชี – ปากน้ำโพ
2. สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงชุมทางบ้านภาชี – ชุมทางแก่งคอย – ชุมทางถนนจิระ
3. สายใต้ ช่วงชุมทางบางซื่อ – ชุมทางหนองปลาตึก – หัวหิน
4. สายตะวันออก ช่วงชุมทางบางซื่อ – มักกะสัน – ฉะเชิงเทรา – พัทยา

ประกอบด้วยแนวเส้นทางของโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบันและโครงการศึกษาและพัฒนาทางรถไฟที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา ระยะทางรวมประมาณ 885 กิโลเมตร

นอกจากนั้นแล้วใน พ.ศ. 2560 ฝ่ายการช่างกลได้มีการศึกษาเพิ่มเติมโครงการเดินรถไฟ ด้วยระบบไฟฟ้าบนเส้นทางคู่ 4 เส้นทาง เพื่อให้ครอบคลุมทั้งประเทศ ประกอบไปด้วยเส้นทางต่างๆ ดังนี้

ชื่อสถานี / ที่หยุดรถ	ชื่อสถานี / ที่หยุดรถ	ระยะทาง	จำนวนสถานีและป้ายหยุดรถ
ปากน้ำโพ	เชียงใหม่	502 กม.	68
ชุมทางถนนจิระ	หนองคาย	361 กม.	45
	อุบลราชธานี	308 กม.	34
หัวหิน	หาดใหญ่	763 กม.	129
พัทยา	มาบตาพุด	46 กม.	8

1. Braking Distance : กำหนดแนวทางปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อ การพิจารณาระยะเบรกของรถไฟที่จะนำมาใช้ร่วมกัน ในโครงการ โดยระยะทางเบรกสำหรับรถแต่ละประเภทที่ นำมาวิ่งบนเส้นทางในโครงการโดยเฉพาะ อาจจะได้รับ จากการคำนวณทางทฤษฎีหรือจากการทดสอบแบบ ไดนามิกแล้วนำผลมาจากส่วนของข้อมูลทั้งสองแหล่ง มากำหนดตารางระยะเบรกในโครงการต่อไป
2. Train Detection/Track Circuits : เนื่องจากหากมีการ เติรรถด้วยระบบไฟฟ้าจึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาใน ส่วนของกระแสไฟไหลกลับ Traction return current บนราง ในส่วนของการออกแบบระบบอาณัติสัญญาณ เบื้องต้นในส่วนของการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้า พิจารณา ใช้ระบบ DC track circuits (รางเดี่ยว) ในย่านสถานี ส่วนนอก ย่านสถานีพิจารณาความยาวไฟตอนมากกว่า 1000 เมตร พิจารณาให้ใช้ระบบวงจรการนับล้อ (Axle counter) และ กรณิความยาวไฟตอนน้อยกว่า 1000 เมตร พิจารณาให้ใช้ ระบบ DC track circuits หรือขึ้นอยู่กับวิศวกร ผู้ออกแบบและการรถไฟฯ Point Machine : กรณีวงจร จ่ายกระแสไฟฟ้าการขับเคลื่อนมอเตอร์ประแจ ชนิด 220V AC 50Hz อาจจะถูกรบกวนจากแหล่งจ่ายไฟฟ้าเหนือหัว
3. European Train Control System: ระบบ ETCS level 1 เพียงพอต่อการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าที่ความเร็ว 120 - 160 กม. /ชม. บนพื้นฐานของอุปกรณ์ lineside ชนิดเดิม

การศึกษาแนวทางการประกอบรถไฟภายในประเทศและ การถ่ายทอดเทคโนโลยี การประกอบตัวรถไฟพร้อมถึง ข้อเสนอแนะที่จำเป็น

แนวทางการถ่ายทอดเทคโนโลยี ลักษณะแนวทาง

1. Technology Transfer without R&D เป็นการประกอบ ขบวนรถในประเทศ โดยมีส่วนประกอบที่สามารถผลิตใน ประเทศ 50 % และ นำเข้าจากต่างประเทศ 50 % แต่ไม่มี การวิจัย R&D
2. Technology Transfer and Separate R&D เป็น การผลิตและประกอบขบวนรถในประเทศภายใต้ license จากผลิตผู้ผลิตรถไฟ โดยมีการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิต และการสั่งซื้อชิ้นส่วนจากต่างประเทศ และมีการวิจัย ภายหลังการผลิต
3. Technology Transfer with parallel R&D เป็นการผลิต และประกอบขบวนรถในประเทศภายใต้ license จากผลิต ผู้ผลิตรถไฟ แต่มีการทำวิจัยควบคู่กับการผลิต

คำแนะนำแนวทางการพัฒนาการประกอบรถไฟสำหรับ ประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยกำลังย่างเข้าสู่แผนการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) จัดทำบน พื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งเป็น แผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ โดยมีแนวทางการ พัฒนาประเทศเพื่อการยกระดับศักยภาพการแข่งขันและการ หลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลางสู่รายได้สูง ประกอบไปด้วย การส่งเสริมด้านการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาผลิตภาพ แรงงาน การส่งเสริมผู้ประกอบการที่เข้มแข็งและพาณิชย์ดิจิทัล การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจใน ประเทศและต่างประเทศ และการปรับโครงสร้างการผลิต จาก แนวทางการพัฒนาข้างต้นจึงนำไปสู่ข้อเสนอแนะที่ประเทศไทย ควรมีการจัดให้มีการประกอบรถไฟ และรถไฟไฟฟ้า ภายใน ประเทศ เพื่อเร่งให้เกิดการพัฒนาในภาพรวม มีแนวทางในการ ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. ต้องมีการสนับสนุนจากรัฐบาลในด้านนโยบายการลงทุนระดับประเทศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็ว
2. ต้องมีการวางแผนยุทธศาสตร์ให้รอบคอบ โดยเริ่มจากการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะเพื่อดำเนินการวางแผนในการวิเคราะห์และรวบรวมความต้องการในการใช้จำนวนรถไฟภายในประเทศ นำมาสู่การจัดทำแผนการจัดซื้อจัดจ้างให้ครอบคลุมการพัฒนาการระยะกลาง และระยะยาว สำหรับแผนการประกอบรถไฟฟาระยะสั้นจะมุ่งเน้นให้เกิดการใช้วัสดุภายในประเทศ (Local Content) และประกอบภายในประเทศ (Final Assembly) ในอัตราส่วนอย่างน้อย 10 - 30 เปอร์เซ็นต์ โดยวัสดุนี้จะต้องไม่มีผลต่อความปลอดภัยของตัวรถ และจะต้องใช้วัสดุตามมาตรฐานภายในประเทศหรือสากลเป็นอย่างน้อย และเป้าหมายระยะยาวคือต้องการให้ใช้วัสดุภายในประเทศ local content 100% การพัฒนาจะต้องครอบคลุมถึงการถ่ายทอดการวิจัยและพัฒนารหัสการออกแบบ (source code program) ในระยะกลาง และครอบคลุมถึงรหัสการออกแบบผลิตภัณฑ์ (source code design program) ในระยะยาว สำหรับประเด็นเจรจาใบอนุญาตหรือ license จากผู้ผลิตรถไฟ มีความเป็นไปได้ แต่ขึ้นอยู่กับประเด็นเจรจารายละเอียดในภายหลัง
3. การผลิตและการประกอบรถไฟฟ้ายภายในประเทศ จะต้องไม่มุ่งเน้นถึงการผลิตในประเทศเพียงอย่างเดียว แต่จะต้องวางแผนให้ครอบคลุมถึงการบริหารจัดการ และการบำรุงรักษาในอนาคตด้วย ดังเช่นตัวอย่างในประเทศอินเดียได้กำหนดให้บริษัทผู้รับจ้างประกอบรถไฟจะต้องมีหน้าที่ในการบำรุงรักษาตลอดระยะเวลา 13 ปีในการประกอบตัวรถไฟและส่งมอบ แล้วจึงจะถ่ายโอนหน้าที่ความรับผิดชอบให้การรถไฟอินเดียต่อไป

การถ่ายทอดเทคโนโลยีจะต้องกระทำควบคู่ไปกับการวิจัยภายในประเทศ ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบการวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง อาทิ สถาบันพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางแห่งชาติ กระทำโดยจัดตั้งเป็นคณะทำงานควบคุมดูแลสำหรับการทำวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีรวมทั้งการฝึกอบรมบุคลากรที่จำเป็นในแต่ละด้านให้กับหน่วยงานภาครัฐ การศึกษาและบริษัทร่วมเอกชนภายในประเทศ ทำให้เกิดการพัฒनावิสัยภายในประเทศ (Local content) โดยเริ่มการวิจัยและพัฒนาจากวัสดุพื้นฐานที่ไม่มีผลต่อความปลอดภัย จนไปถึงการวิจัยและพัฒนาออกแบบด้านโครงสร้างตัวรถไฟและระบบขับเคลื่อนส่วนล่างหรือโบกี้ (Traction and bogie part)

ศึกษาและออกแบบเบื้องต้นโรงซ่อมบำรุงหลัก (Overhaul) โรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ายและอาคารในโครงการ

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการนำเสนอถึงตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดทำแผนการเดินทางเบื้องต้น โดยคาดว่าจะมีโรงซ่อมบำรุงหลักจำนวน 1 แห่ง เพื่อรองรับการซ่อมบำรุงทั้ง 4 เส้นทาง และอาคารอื่นๆ สนับสนุนกิจกรรมการเดินทางด้วยระบบไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งสามารถแยกตามแต่ละเส้นทาง ได้ดังนี้

- โรงซ่อม
- บำรุงหลัก
- โรงตรวจ
- รถจักรไฟฟ้า
- ยานจอด
- รถชุดไฟฟ้า
- อาคารซ่อมบำรุงทางเหนือ

- โรงซ่อมบำรุงหลัก
- สถานีพระแก้ว - ขุมทางบ้านกาฬ
- สถานีเชียงราก
- สถานีโคกกระเทียม
- สถานีนครสวรรค์
- ตะวันออกเฉียงเหนือ ขุมทางถนนจิระ
- ตะวันออก ขุมทางฉะเชิงเทรา
- สถานีดอนสนั่น
- ขุมทางศรีราชา
- สถานีพัทยา
- ได้ สถานีต้นลำไย
- สถานีหัวทรายใต้

ก่อสร้างสำหรับกรณีแบ่งช่วงการลงทุนของโครงการฯ

ศึกษาและจัดทำแผนการเดินรถ (System Operation Plan) ที่เหมาะสมในการรองรับจำนวนผู้โดยสารและสินค้าในอนาคต โดยศึกษาการวางแผนการเดินรถที่เหมาะสมอันนำไปสู่ การออกแบบงานระบบรถไฟที่สอดคล้องตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพนั้น การจะต้องพิจารณาถึงการเดินขบวนรถไฟ ฟ้า ร่วมกับขบวนรถโดยสารบางส่วนซึ่งยังใช้ระบบดีเซลไฟฟ้าอยู่ โดยกำหนดเป็นแผนตามระยะเวลาการพิจารณาทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

ประเภทขบวนรถโดยสารที่พิจารณาสำหรับโครงการฯ ขบวนรถโดยสารของ รฟท. สามารถแบ่งเป็นออกได้เป็น 8 ประเภท ซึ่งมีลักษณะการให้บริการ ความเร็วขบวนรถ และการหยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่แตกต่างกัน ทั้งนี้เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับ

ผู้โดยสารได้เลือกใช้บริการ ในโครงข่ายทางรถไฟช่วงที่จะทำการพิจารณาวางแผนสำหรับโครงการฯ จะมีขบวนรถที่เดินรถผ่านรวมทั้งหมด 6 ประเภท ดังต่อไปนี้

- ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล ซึ่งส่วนใหญ่จะให้บริการในช่วงกลางคืน ดังนั้น ขนัตรถโดยสารจึงเป็นรถนอนปรับอากาศ ชั้น 1 และ 2 ตลอดขบวน ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้โดยสารได้พักผ่อน สามารถดำเนินการธุรกิจได้เมื่อขบวนรถถึงปลายทางในช่วงเช้า ขบวนรถนี้จะหยุดรับ - ส่งผู้โดยสารสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น
- ขบวนรถด่วน (Express) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล และหยุดรับ - ส่งผู้โดยสาร สถานีที่สำคัญๆ เช่นกัน แต่มีการให้บริการชนิดรถโดยสารให้เลือกรมากขึ้น เช่น ขบวนรถนอน ชั้น 1 และชั้น 2 ปรับอากาศและไม่ปรับอากาศ และรถนั่งชั้น 2 และ 3
- ขบวนรถเร็ว (Rapid) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล แต่หยุดรับ - ส่ง ผู้โดยสารมากกว่าขบวนรถด่วน การให้บริการชนิดรถโดยสารมีให้เลือกรบริการ เช่น ขบวนรถนอนชั้น 2 ปรับอากาศและไม่ปรับอากาศ และรถนั่งชั้น 2 และ 3
- รถขบวนรถธรรมดา (Ordinary) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศไทย โดยมีต้นทาง - ปลายทางไปยังจังหวัดต่างๆ ขบวนรถนี้หยุดรับ - ส่งผู้โดยสารทุกๆ สถานี
- ขบวนรถไฟชานเมือง (Bangkok Commuter) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียงจะหยุดรับ - ส่ง ทุกๆ สถานี และป้ายหยุดรถ ขบวนรถที่ให้บริการจะเป็นขบวนรถดีเซลราง และรถนั่งชั้น 3
- ขบวนรถท้องถิ่น (Rural Commuter) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัดหยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ เป็นขบวนรถนั่งชั้น 3

ส่วนประเภทขบวนรถสินค้าที่พิจารณาสำหรับโครงการฯ ประเภทขบวนรถสำหรับบรรทุกสินค้ามีด้วยกันหลากหลายประเภท ทั้งที่ทางการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดเตรียมไว้ให้ และที่เอกชนจัดหามาดำเนินการเอง เพื่อความเหมาะสมกับสภาพการขนส่งและลักษณะของสินค้าที่บรรทุก

ศึกษาและเสนอแนะจำนวนขบวนรถให้มีความสอดคล้องกับสภาพการดำเนินงานด้านการเดินขบวนรถในอนาคต ประกอบไปด้วย

- ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า : ติดตั้งระบบการจ่ายกระแสไฟฟ้าในแนวเส้นทางเดินรถ
- ระบบราง: ปรับปรุงระบบรางเดิมที่มีอยู่ให้มีศักยภาพที่จะรองรับระบบรถไฟ
- ระบบสนับสนุน: ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณและระบบสื่อสารเดิมให้มีความเหมาะสมกับระบบรถไฟอีกทั้งได้พิจารณาเพิ่มเติมระบบอื่นๆ ที่เหมาะสมเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร ระบบของขบวนรถไฟฟ้าพิจารณาจัดซื้อสำหรับการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า

ศึกษารูปแบบขบวนรถ ประเภทรถ และจำนวนขบวนรถที่จะนำมาให้บริการ รวมถึงเทคโนโลยีของรถไฟที่จะนำมาใช้ในโครงการฯ

- (1) ขบวนรถชุดไฟฟ้า (Electric Multiple Units, EMU) หรือที่เรียกว่าขบวนรถรางไฟฟ้า (Electrified Railcar) เป็นขบวนรถที่มีจำนวนตู้รถที่สามารถโดยสารได้มีเครื่องต้นกำลังและกำลังขับเคลื่อน (Tractive Engine and Tractive Power)

- (2) รถจักรไฟฟ้า (Electric Locomotive, EL) เป็นหัวรถจักรที่มีการติดตั้งเครื่องต้นกำลังการขับเคลื่อนที่สามารถนำพลังงานไฟฟ้ามาใช้โดยตรง หัวรถจักรขับเคลื่อนทั้ง 2 ทิศทางในการเดินรถเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาของช่วงต่อระหว่าง 2 แหล่งไฟฟ้าในระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือหัว (Overhead Catenary System, OCS) สะดวกในการเดินรถ รวมถึงให้ค่าความแรงสูงขึ้นในการพ่วงรถโดยสารหลายๆ ตู้

- (3) ขบวนรถชุดปรับเปลี่ยน ไฟฟ้า - ดีเซล (Dual - mode Multiple Units, DMMU) เป็นขบวนรถไฟที่มีการติดตั้งระบบรองรับการใช้ได้ทั้งระบบพลังงานไฟฟ้า และเชื้อเพลิงดีเซล ทำให้มีความยืดหยุ่นในการจัดการเดินรถผ่านพื้นที่ซึ่งไม่มีระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้าได้ อย่างไรก็ตามทั้งในแง่ของประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนและอัตราการประหยัดพลังงานนั้นจะยังด้อยกว่า EMU ในระดับเทคโนโลยีเดียวกัน เนื่องจากน้ำหนักดเพลลาที่มากขึ้น และระบบที่ซับซ้อนขึ้น

- (4) รถจักรปรับเปลี่ยน ไฟฟ้า - ดีเซล (Dual - mode Locomotive, DML) เป็นหัวรถจักรที่มีการติดตั้งระบบรองรับการใช้ได้ทั้งระบบพลังงานไฟฟ้า และเชื้อเพลิงดีเซล ทำให้มีความยืดหยุ่นในการจัดการเดินรถผ่านพื้นที่ซึ่งไม่มีระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้าได้ อย่างไรก็ตามเช่นเดียวกันทั้งในแง่ของประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนและอัตราการประหยัดพลังงานนั้นจะยังด้อยกว่า EL ในระดับเทคโนโลยีเดียวกัน

ศึกษาเปรียบเทียบด้วยการวิเคราะห์เชิงลำดับระหว่าง EL และ EMU มีค่า priority score สูงที่สุดใน 2 กรณี คือ กรณีการเดินทางขบวนรถทางไกล และการเดินทางขบวนรถระยะสั้น ในระยะกลางถึงระยะยาวการเลือกใช้ Dual - mode Technology มี priority score ค่อนข้างต่ำ เนื่องจากประสิทธิภาพซึ่งด้อยกว่า Single Electrification Technology การซ่อมบำรุงที่ยุ่งยากขึ้น และอัตราการใช้พลังงานที่สูงกว่าระบบเดียวทั้ง 2 ประเภท แต่อาจมีความจำเป็น ต้องใช้ Dual - Mode ในช่วงระยะรอยต่อ และการเปลี่ยนผ่านระบบ ไปเป็นระบบไฟฟ้าทั้งหมด ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาอีกนาน

ศึกษาแผนทางเลือกในการจัดเตรียมขบวนรถไฟฟ้าในรูปแบบแผนการดำเนินการ

ขบวนรถไฟฟ้าทั้งหัวรถจักรไฟฟ้าเพื่อเดินรถเสริมให้กับขบวนรถด่วนพิเศษ ขบวนรถด่วน และขบวนรถเร็ว และขบวนรถชุดไฟฟ้าเพื่อเดินรถเสริมให้กับ ขบวนรถท้องถิ่น/ชานเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับข้อดี ข้อเสียของเทคโนโลยี รถไฟฟ้า แต่ละประเภท โดยถึงแม้กรอบระยะเวลาการศึกษาของโครงการฯ จะอยู่ที่ 15 ปี แต่ที่ปรึกษาได้จัดทำข้อเสนอเพื่อดำเนินการสำหรับแผนระยะยาวในช่วง 25 ปีหลังเปิดดำเนินการระบบไฟฟ้าสำหรับขบวนรถ

(1) กำหนดแผนทางเลือกช่วงเปลี่ยนถ่าย ทางเลือกที่ 1 โดยดำเนินการจัดทำแผนการเดินทางและจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพื่อทดแทนขบวนรถดีเซลเดิมในส่วนของขบวนรถด่วนพิเศษ ขบวนรถด่วน และขบวนรถเร็วจนทดแทนอย่างสมบูรณ์ เพื่อเปลี่ยนถ่ายระบบไปสู่การดำเนินการเดินขบวนรถด้วยระบบไฟฟ้าให้มากที่สุด

(2) ทางเลือกที่ 2 จัดทำแผนการเดินทางโดยจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพื่อทดแทนรถดีเซลเดิมและเปลี่ยนถ่ายระบบไปสู่การเดินทางขบวนรถด้วยระบบไฟฟ้า และให้เหลือเพียงรถโดยสารธรรมดาและรถสินค้า เช่นเดียวกับทางเลือกที่ 1 ความแตกต่างของทางเลือกที่ 2 คือ จะเลือกจัดหาเพียงขบวนรถชุดไฟฟ้า (Electric Multiple Unit, EMU) เท่านั้นมาใช้ในการเดินรถด้วยระบบ

การจัดรูปแบบขบวนรถสำหรับการวางแผน

(1) ขบวนรถจักร ซึ่งจะใช้หัวรถจักรดีเซล (Diesel - electric Locomotive, DL) หรือหัวรถจักรไฟฟ้า (Electrified Locomotive, EL) ในการลากจูงขบวนรถโดยสารพ่วง ทั้งแบบขบวนรถชุด (Trainset) หรือ ขบวนรถพ่วงแยกประเภท (Coaches) จะใช้ขบวนรถโดยสารพ่วงที่มีใช้งานในปัจจุบัน

การจัดรูปแบบขบวนรถโดยสารด่วนพิเศษดีเซล/ไฟฟ้า (Trainset)

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุผู้โดยสาร ต่อคัน (คน)	ความจุผู้โดยสาร รวม (คน)	ความยาว ต่อคัน (เมตร)	ความยาว ขบวนรถ (เมตร)
หัวรถจักรดีเซล/ไฟฟ้า (DL/EL)	1	0	0	20.49	20.49
รถโดยสารชั้น 1 (ANF)	1	24	24	24	24
รถโดยสารชั้น 2 (ANS)	9	50	450	24	216
รถโดยสารชั้น 2 มีที่นั่งคนพิการ (ANSH)	1	40	40	24	24
รถเสบียง (ARC)	1	0	0	22	22
รถสัมภาระ (APVC)	1	0	0	22	22
รวม	14	114	514	136.49	328.49

การจัดรูปแบบขบวนรถโดยสารด่วนพิเศษ/ไฟฟ้า (Coaches)

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุ ผู้โดยสาร ต่อคัน (คน)	ความจุ ผู้โดยสาร รวม (คน)	ความยาว ต่อคัน (เมตร)	ความยาว ขบวนรถ (เมตร)
หัวรถจักร ดีเซล/ไฟฟ้า (DL/EL)	1	0	0	19.355	19.355
รถโดยสาร ชั้น 1	1	24	24	25	25
รถโดยสาร ชั้น 2	6	40	240	23.17	139.02
รถโดยสาร ชั้น 3	5	76	380	19.88	99.4
รถเสบียง, สัมภาระ	2	0	0	20.8	41.6
รวม	15	140	644	108.205	324.375

การจัดรูปแบบขบวนรถโดยสารธรรมดาดีเซล (Coaches)

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุ ผู้โดยสาร ต่อคัน (คน)	ความจุ ผู้โดยสาร รวม (คน)	ความยาว ต่อคัน (เมตร)	ความยาว ขบวนรถ (เมตร)
หัวรถจักร ดีเซล/ไฟฟ้า (DL/EL)	1	0	0	19.355	19.355
รถโดยสาร ชั้น 1	0	24	0	25	0
รถโดยสาร ชั้น 2	5	50	250	23.17	115.85
รถโดยสาร ชั้น 3	7	76	532	19.88	139.16
รถเสบียง, สัมภาระ	1	0	0	20.8	20.8
รวม	14	150	782	108.205	295.165

การจัดรูปแบบขบวนรถเร็วโดยสารดีเซล/ไฟฟ้า (Coaches)

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุ ผู้โดยสาร ต่อคัน (คน)	ความจุ ผู้โดยสาร รวม (คน)	ความยาว ต่อคัน (เมตร)	ความยาว ขบวนรถ (เมตร)
หัวรถจักร ดีเซล/ไฟฟ้า (DL/EL)	1	0	0	19.355	19.355
รถโดยสาร ชั้น 1	1	24	24	25	25
รถโดยสาร ชั้น 2	6	40	240	23.17	139.02
รถโดยสาร ชั้น 3	5	76	380	19.88	99.4
รถเสบียง สัมภาระ	2	0	0	20.8	41.6
รวม	15	140	644	108.205	324.375

- (2) ขบวนรถชุดที่มี Traction Motor มากกว่า 1 คัน เป็นหลัก มีทั้งลักษณะที่ใช้ดีเซลราง (Diesel Multiple Units, DMU) และที่ใช้ระบบไฟฟ้า (Electrified Multiple Units, EMU)

การจัดรูปแบบขบวนรถโดยสารดีเซลรางขานเมือง/ท้องถิ่น (DMU)

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุ ผู้โดยสาร ต่อคัน (คน)	ความจุ ผู้โดยสาร รวม (คน)	ความยาว ต่อคัน (เมตร)	ความยาว ขบวนรถ (เมตร)
ดีเซลรางมี ห้องขับ	2	72	144	23.17	46.34
ดีเซลราง ชั้น 3 ไม่มี ห้องขับ	4	76	304	19.88	79.52
รวม	6	148	448	43.05	125.86

การจัดรูปแบบขบวนรถไฟฟ้าขานเมืองพิเศษ ระยะสั้น (EMU - Short Haul Train Service)

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุผู้โดยสารต่อคัน (คน)	ความจุผู้โดยสารรวม (คน)	ความยาวต่อคัน (เมตร)	ความยาวขบวนรถ (เมตร)
รถชุดไฟฟ้า (EMU)	6	150	900	23	138
รวม	6	150	900	23	138

การจัดรูปแบบขบวนรถไฟฟ้าขานเมืองพิเศษ ระยะสั้น (EMU -Short Haul Train Service)

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุผู้โดยสารต่อคัน (คน)	ความจุผู้โดยสารรวม (คน)	ความยาวต่อคัน (เมตร)	ความยาวขบวนรถ (เมตร)
รถชุดไฟฟ้า (EMU)	6	150	900	23	138
รวม	6	150	900	23	138

การจัดรูปแบบขบวนรถไฟฟ้าขานเมือง ระยะกลาง (EMU - Medium Haul Train Service)

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุผู้โดยสารต่อคัน (คน)	ความจุผู้โดยสารรวม (คน)	ความยาวต่อคัน (เมตร)	ความยาวขบวนรถ (เมตร)
รถชุดไฟฟ้า (EMU)	9	50	450	23	207
รวม	9	50	450	23	207

การจัดรูปแบบขบวนรถด่วนและรถเร็วไฟฟ้าเป็นขบวนรถทางไกล (EMU - Long Diustance Train) - ใช้กับแผนทางเลือกที่ 2 เท่านั้น

ประเภทรถ	จำนวน	ความจุผู้โดยสารต่อคัน (คน)	ความจุผู้โดยสารรวม (คน)	ความยาวต่อคัน (เมตร)	ความยาวขบวนรถ (เมตร)
รถชุดไฟฟ้า (EMU)	15	50	750	23	345
รวม	15	50	750	23	345

(3) ขบวนรถจักรขนส่งสินค้าใช้หัวรถจักรดีเซล (Diesel - electric Locomotive, DL) ในการลากจูงขบวนรถพ่วงแคร่บรรทุกสินค้าลักษณะต่างๆ

การจัดรูปแบบการขบวนรถสินค้าดีเซล (Freight Train Formation)

ประเภทรถ	จำนวน	น้ำหนักบรรทุก (ตัน)	น้ำหนักบรรทุกรวม (ตัน)	น้ำหนักรวม (ตัน)	ความยาว (เมตร)	ความยาวรวม (เมตร)
หัวรถจักรดีเซล	1	0	0	173	19.355	19.355
แคร่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (บพด.)	33	45	1485	2145	14	462
Brake Van	1	0	0	15	7.4	7.4
รวม	35	45	1485	2333	40.755	488.755

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า หากมีการขนส่งสินค้าผ่านการใช้รถไฟในแต่ละเส้นทาง เป็นการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่ง : การวิเคราะห์และพยากรณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งจะอาศัยแบบจำลองขนส่งและจราจรระดับประเทศ หรือ National Model (NAM) เป็นเครื่องมือใน

การวิเคราะห์แบบจำลองระดับประเทศเป็นแบบจำลองขนส่งและจราจร ที่พัฒนาขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สมมติฐานในการวิเคราะห์โครงการนี้จะกำหนด ดังนี้

- (1) กรณีไม่มีโครงการ ได้แก่ มีทางคู่ แต่ไม่มีการติดตั้งระบบไฟฟ้า เติมนรถด้วยรถจักรล้อเลื่อนที่มีอยู่เดิมของ รฟท.
- (2) กรณีมีโครงการ ได้แก่ มีทางคู่ และมีการติดตั้งระบบไฟฟ้า มีการจัดการรถจักรล้อเลื่อนระบบไฟฟ้า และนำมาใช้เดินรถโดยสาร ร่วมกับรถจักรล้อเลื่อนเดิมของ รฟท. โดยจะจำลองเป็นบริการขนส่งสาธารณะใหม่ในแบบจำลอง

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารบนช่วงเส้นทางเมื่อมีโครงการ

ช่วง	ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน) รวมสองทิศทาง			
	2565	2570	2575	2580
สายเหนือ				
ชุมทางบางซื่อ - รังสิต	103,500	111,400	119,500	127,700
รังสิต - ชุมทางบ้านภาชี	98,600	107,100	116,000	125,200
ชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี	34,500	37,300	40,100	42,900
ลพบุรี - บ้านตาคลี	30,100	32,400	34,700	37,000
บ้านตาคลี - ปากน้ำโพ	29,000	31,200	33,400	35,700
สายตะวันออกเฉียงเหนือ				
ชุมทางบ้านภาชี - มาบกะเบา	59,400	64,700	70,400	76,300

ช่วง	ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน) รวมสองทิศทาง			
	2565	2570	2575	2580
มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ	58,600	63,900	69,600	75,400
สายตะวันออก				
ยมราช - มักกะสัน	10,800	12,900	15,700	19,300
มักกะสัน - หัวหมาก	29,000	36,400	46,600	51,600
หัวหมาก - หัวตะเข้	29,500	37,300	48,000	53,400
หัวตะเข้ - ชุมทางฉะเชิงเทรา	28,400	36,300	47,500	53,700
ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางศรีราชา	11,700	15,200	20,400	27,900
ชุมทางศรีราชา - แหลมฉบัง	9,400	12,300	16,600	22,800
สายใต้				
ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางดลิ่งชัน	36,300	45,500	57,600	67,100
ชุมทางดลิ่งชัน - นครปฐม	36,700	46,000	58,200	67,800
นครปฐม - ชุมทางหนองปลาตึก	33,200	41,600	52,700	61,400
ชุมทางหนองปลาตึก - หัวหิน	32,200	40,800	52,200	60,800

การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าบนช่วงเส้นทางเมื่อมี
โครงการเดินรถ ด้วยระบบไฟฟ้า

ช่วง	ปริมาณสินค้า (ล้านตัน/ปี) รวมสองทิศทาง			
	2565	2570	2575	2580
สายเหนือ				
กรุงเทพฯ – ชุมทางบางซื่อ	9.14	9.78	10.46	11.19
ชุมทางบางซื่อ - รังสิต	9.01	9.64	10.31	11.03
รังสิต - ชุมทางบ้านภาชี	10.38	11.10	11.88	12.141
ชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี	9.18	9.82	10.50	11.24
ลพบุรี - บ้านตาคลี	9.11	9.74	10.42	11.15
บ้านตาคลี – ปากน้ำโพ	8.65	9.25	9.90	10.59
สายตะวันออกเฉียงเหนือ				
ชุมทางบ้านภาชี - มาบกะเบา	10.84	11.60	12.41	13.28
มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ	11.24	12.02	12.86	13.76
สายตะวันออก				
ยมราช - มักระสัน	4.85	5.19	5.56	5.94
มักระสัน - หัวหมาก	6.13	6.56	7.02	7.51
หัวหมาก - หัวตะเข้	6.13	6.56	7.02	7.51
หัวตะเข้ - ชุมทางฉะเชิงเทรา	21.60	23.11	24.72	26.45
ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางศรีราชา	20.97	22.43	24.00	25.67
ชุมทางศรีราชา - แหลมฉบัง	20.96	22.43	24.00	25.67

ช่วง	ปริมาณสินค้า (ล้านตัน/ปี) รวมสองทิศทาง			
	2565	2570	2575	2580
สายใต้				
ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางดลิ่งชัน	5.10	5.46	5.84	6.25
ชุมทางดลิ่งชัน - นครปฐม	4.86	5.20	5.56	5.95
นครปฐม - ชุมทางหนองปลาตุ๊ก	4.86	5.20	5.56	5.95
ชุมทางหนองปลาตุ๊ก - หัวหิน	4.20	4.50	4.81	5.15

ความแตกต่างในแง่ของการให้บริการ คือ กรณีโครงการจะมีบริการรถโดยสารที่มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางสูงขึ้น จึงมีโอกาสดังที่ผู้เดินทางบางส่วนจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถไฟ

ศึกษาเรื่องการใช้ปริมาณไฟฟ้าในการเดินขบวนรถไฟ Train AC Simulation หรือการหาค่า Traction Power System โดยการจำลองสถานะการเดินรถไฟ ประเภทรถไฟไฟฟ้า จำนวนขบวนในแต่ละวัน แล้วนำมาหาปริมาณการใช้ไฟฟ้าและกำหนดจุดติดตั้งสถานีจ่ายไฟฟ้าย่อย (Sub Station) ทดสอบจากตารางการเดินรถสามารถกำหนดจุดก่อสร้าง สถานีจ่ายไฟฟ้าย่อย

จากผลการทดสอบสามารถระบุจุดติดตั้ง Substation Transformers

Network	Location of traction	Line	Rating	Chainage
SOUTH	สถานีบางซื่อ	S+E_TPS0	3x40MVA	-5.190 – 18.500
	สถานีวัดจรัญราย - สถานีนครชัยศรี	S_TPS1	2x40MVA	18.500 – 76.500
	สถานีปากท่อ - สถานีห้วยโรง	S_TPS2	2x25MVA	76.500 – 158.00
	สถานีบ้านพะอ้า - สถานีห้วยทรายเหนือ	S_TPS3	2x25MVA	158.000 – 218.500
EAST	สถานีบางซื่อ	S+E_TPS0	3x40MVA	-5.190 – 34.000
	สถานีบางเตย - สถานีชุมทาง ฉะเชิงเทรา	E_TPS1	2x40MVA	34.000 – 74.000
	สถานีคอนสแตนท์ - สถานีพานทอง	E_TPS2	2x25MVA	74.000 – 160.000
NORTH	สถานีบางซื่อ	N_TPS1	3x40MVA	7.508 – 33.000
	สถานีอยุธยา - สถานีบ้านม้า	N_TPS2	2x40MVA	33.000 – 90.500
	สถานีโคกกระเทียม - สถานีหนองเต่า	N_TPS3	2x25MVA	90.500 – 185.000
	สถานีหัวจัว - สถานีเนินมะกอก	N_TPS4	2x25MVA	185.000 – 24.000

Network	Location of traction	Line	Rating	Chainage
NORTHEAST	สถานีสระบุรี - สถานีหนองบัว	NE_TPS1	2x25MVA	91.500 – 147.700
	สถานีชัยม่วง - สถานีจันทัก	NE_TPS2	2x25MVA	147.700 - 219.000
	สถานีโคกกรวด - สถานีภูเขาลาด	NE_TPS3	2x25MVA	219.000 - 270.000

ผลการศึกษาโดยการจำลองการใช้พลังงานไฟฟ้าของระบบสภาพการทำงานปกติของแต่ละสาย เมื่อมีการเดินขบวนรถไฟฟ้า สถานีบริการย่อยทั้งหมดหรือ Sub-Station ที่ให้บริการแรงดันไฟฟ้าทำงานต่ำสุดของขบวนรถไฟฟ้า อยู่เหนือเกณฑ์การศึกษาที่ 19 kV ซึ่งความต้องการกำลังไฟและการจำลองจุดติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า และ Autotransformer เพื่อป้อนให้ระบบในการเดินรถเป็นที่น่าสนใจ โดยที่สถานีย่อย Autotransformer และ Switching Station สามารถทำงานได้ในสภาวะปกติ ในแต่ละช่วงหรือช่วงฟีดโวลต์สูงสุดของการใช้ไฟฟ้า

วิเคราะห์ทางการเงินและการลงทุนโดยผลการศึกษา

การประมาณการรายจ่ายในการลงทุนและค่าดำเนินการและบำรุงรักษา การประมาณการรายรับ การวิเคราะห์และเสนอรูปแบบการลงทุน และแหล่งเงินทุน การเสนอแนะแผนการลงทุนและแผนการชำระเงิน รวมถึงการประเมินตัวชี้วัดทางการเงิน การวิเคราะห์ความอ่อนไหว การลงทุนด้านการเงิน

งาน	สายเหนือ	สายตะวันออก เฉียงเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	Depot & Residence	รวม 4 เส้นทาง
Land Aquisition	-	-	-	-	122.21	122.21
Civil	2,364.16	2,533.47	2,144.18	1,013.25	3,968.61	10,473.09
Trackwork	75.19	39.39	33.18	72.06	289.59	506.58
S&T	2,095.47	2,380.01	1,438.97	1,472.79	32.66	6,192.58
Power	8,244.74	8,900.22	4,728.90	6,203.74	392.42	24,782.93
Rolling Stocks	15,940.67	16,296.85	1,782.07	24,810.58	-	58,830.17
รวม	28,720.24	30,149.93	10,127.30	33,572.42	4,805.49	100,907.57

หมายเหตุ มูลค่าทางการเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

หน่วย: ล้านบาท

การลงทุนด้านเศรษฐศาสตร์

งาน	สายเหนือ	สายตะวันออก เฉียงเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	Depot & Residence	รวม 4 เส้นทาง
Land Aquisition	-	-	-	-	122.21	122.21
Civil	2,080.46	2,229.45	1,886.88	891.66	3,492.38	9,216.32
Trackwork	66.17	34.66	29.19	63.42	254.84	445.79
S&T	1,844.02	2,094.41	1,266.29	1,296.05	28.74	5,449.47
Power	7,255.37	7,832.20	4,161.43	5,459.29	345.33	21,808.98
Rolling Stocks	14,027.79	14,341.23	1,568.22	21,833.31	-	51,770.55
รวม	25,273.81	26,531.94	8,912.02	29,543.73	4,243.49	88,813.32

แผนการกระจายการลงทุนแต่ละปี

งาน	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4
Land Aquisition	100%	-	-	-
Civil / Trackwork	10%	50%	40%	-
S&T / Power	-	-	50%	50%
Rolling Stocks	-	-	-	100%
Depot & Residence	10%	35%	35%	20%

การประเมินผลประโยชน์ของโครงการ

ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของโครงการนั้นเป็นมูลค่าที่สามารถประหยัดได้ทางเศรษฐกิจ (Economic Cost Saving) โดยทำการเปรียบเทียบระหว่างกรณีที่มีโครงการ (With Project Situation) และกรณีที่ไม่มีโครงการ (Without Project Situation) ซึ่งจะแสดงที่มาและคำนวณผลประโยชน์ที่ได้รับให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการจราจรในพื้นที่โครงการ โดยจะต้องมีการปรับปรุงข้อมูลพื้นฐาน (Basic Data) และเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน

- กรณีไม่มีโครงการ ได้แก่ โครงการทางคู่แล้วเสร็จ แต่ไม่มีการติดตั้งระบบไฟฟ้า เติมน้ำมันรถจักรล้อเลื่อนที่มีอยู่เดิมของ รฟท.
- กรณีมีโครงการ ได้แก่ โครงการทางคู่แล้วเสร็จ มีการติดตั้งระบบไฟฟ้า มีการจัดการรถจักรล้อเลื่อนระบบไฟฟ้า และนำมาใช้เดินรถโดยสารร่วมกับรถจักรล้อเลื่อนเดิมของ รฟท.

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return, EIRR) และผลการวิเคราะห์ทางการเงินของโครงการ และมูลค่าการลงทุนของโครงการ

รูปแบบโครงการ	EIRR	NPV	B/C (ล้านบาท)
รวม 4 เส้นทาง	13.84%	5,686.16	1.08
สายเหนือ (ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชี-ปากน้ำโพ)	7.01%	-4,701.09	0.77
สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางแก่งคอย-ชุมทางถนนจิระ)	13.19%	1,624.07	1.07
สายใต้ (ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน)	13.64%	1,550.80	1.06
สายตะวันออก (ชุมทางบางซื่อ-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา-พัทยา)	10.55%	-1,039.89	0.90

การวิเคราะห์ทางการเงินของโครงการ

โครงการ	ดัชนีชี้วัดทางการเงิน FIRR (%)	(NPV)	B/C ratio ล้านบาท
รวม 4 สาย	9.08%	105,271.88	1.54
สายชุมทางบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชี-ปากน้ำโพ (สายเหนือ)	5.13%	701.01	1.01
สายชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางแก่งคอย-ชุมทางถนนจิระ (สายตะวันออกเฉียงเหนือ)	10.84%	60,346.72	1.90
สายชุมทางบางซื่อ-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (สายใต้)	6.15%	10,745.45	1.14
สายชุมทางบางซื่อ-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา-พัทยา (สายตะวันออก)	6.90%	6,240.66	1.24

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ

โดยมีการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Analysis) เป็นการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการเพื่อคำนึงถึงความเสี่ยงด้านต่างๆ

- ความคลาดเคลื่อนของเงินลงทุนจากการประมาณการ
- ความคลาดเคลื่อนของการคาดการณ์ปริมาณการจราจร
- ความเสี่ยงจากอัตราเงินเฟ้อ (Inflation Risk)
- ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Risk)
- ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (Exchange Rate Risk)
- ความเสี่ยงจากการควบคุมต้นทุนก่อสร้าง (Cost Overrun Risk)

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) จากการวิเคราะห์ความอ่อนไหวสำหรับการพัฒนาระบบไฟฟ้า 4 เส้นทาง

Cost

-20% -10% Base 10% 20%

Benefit

-20%	13.84%	11.23%	9.28%	7.73%	6.45%
-10%	17.10%	13.84%	11.48%	9.67%	8.21%
Base	20.88%	16.72%	13.84%	11.69%	10.00%
10%	25.36%	19.99%	16.41%	13.84%	11.86%
20%	30.75%	23.78%	19.30%	16.17%	13.84%

การประมาณค่าใช้จ่ายในการลงทุนและค่าดำเนินการรายปี เป็นการวิเคราะห์ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษาในโครงการจะมีการปรับเป็นราคาในปัจจุบัน โดยใช้อัตราเงินเฟ้อเป็นตัวปรับค่าซึ่งแบ่งเป็น

- เงินลงทุนโครงการ
- ค่าก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วย ค่าวัสดุ ค่าแรงงานของงานก่อสร้างส่วนต่างๆ
- ค่าควบคุมงานก่อสร้าง ได้แก่ ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการ
- ค่าติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมขณะก่อสร้าง
- ค่าใช้จ่ายการดำเนินงาน และบำรุงรักษาโครงการ เป็นค่าใช้จ่ายซึ่งจะเกิดขึ้นเมื่อโครงการเปิดให้บริการแล้ว ได้แก่
- ค่าดำเนินการโครงการ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการค่าจ้างบุคลากร
- ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายวัสดุสิ้นเปลือง เป็นต้น
- ค่าบำรุงรักษาโครงการ ได้แก่ ค่าจ้างบุคลากรในการบำรุงรักษา ค่าวัสดุอุปกรณ์ ค่าใช้จ่ายเครื่องจักรและยานพาหนะในการบำรุงรักษา เป็นต้น
- ค่าติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมขณะดำเนินการ
- ค่าเสื่อมราคา เป็นค่าใช้จ่ายโครงการประเภทหนึ่งซึ่งจะนำมาใช้ในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคลและรายได้ส่งคลังสำหรับกรณีหน่วยงานเป็นผู้ลงทุน
- ค่าภาษี และรายได้ส่งคลัง ภาษีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นต้น

มูลค่าการลงทุนโครงการแยกเป็นรายปี

หน่วย : ล้านบาท

ระบบงาน	พ.ศ.				รวมมูลค่า ทางการเงิน
	2561	2562	2563	2564	
เงินลงทุนรวม 4 สาย					
1. Land Aquisition	122.21	-	-	-	122.21
2. BUILDING	650.45	3,252.24	2,601.79	-	6,504.48
3. TRACKWORKS	21.70	108.49	86.80	-	216.99
4. Signalling & Telecom	-	-	3,079.96	3,079.96	6,159.92
5. ELECTRIC POWER SYSTEM	-	-	12,195.26	12,195.26	24,390.52
6. ROLLING STOCK	-	-	-	58,830.17	58,830.17
7. Depot & Residence	468.33	1,639.15	1,639.15	936.66	4,683.28
รวม (No Inflation)	1,262.69	4,999.88	19,602.95	75,042.05	100,907.57
รวม (Include Inflation)	1,326.61	5,384.33	21,637.99	84,903.19	113,252.11
เงินลงทุน สายชุมทางบางซื่อ-ชุมทางแก่งคอย-ชุมทางถนนจิระ (สายตะวันออกเฉียงเหนือ)					
1. Land Aquisition	122.21	-	-	-	122.21
2. BUILDING	253.35	1,266.73	1,013.39	-	2,533.47
3. TRACKWORKS	3.94	19.69	15.75	-	39.39
4. Signalling & Telecom	-	-	1,190.00	1,190.00	2,380.01
5. ELECTRIC POWER SYSTEM	-	-	4,450.11	4,450.11	8,900.22
6. ROLLING STOCK	-	-	-	16,296.85	16,296.85
7. Depot & Residence	468.33	1,639.15	1,639.15	936.66	4,683.28
รวม (No Inflation)	847.82	2,925.57	8,308.40	22,873.62	34,955.42
รวม (Include Inflation)	890.74	3,150.52	9,170.92	25,879.40	39,091.59
เงินลงทุน สายชุมทางบางซื่อ-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (สายใต้)					
1. Land Aquisition	122.21	-	-	-	122.21
2. BUILDING	101.32	506.62	405.30	-	1,013.25
3. TRACKWORKS	7.21	36.03	28.83	-	72.06
4. Signalling & Telecom	-	-	736.39	736.39	1,472.79
5. ELECTRIC POWER SYSTEM	-	-	3,101.87	3,101.87	6,203.74

ระบบงาน	ปี พ.ศ.				รวมมูลค่า ทางการเงิน
	2561	2562	2563	2564	
6. ROLLING STOCK	-	-	-	24,810.58	24,810.58
7. Depot & Residence	468.33	1,639.15	1,639.15	936.66	4,683.28
รวม (No Inflation)	699.07	2,181.80	5,911.54	29,585.50	38,377.91
รวม (Include Inflation)	734.46	2,349.56	6,525.23	33,473.27	43,082.53
เงินลงทุน สายชุมทางบางซื่อ-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา-พัทยา (สายตะวันออก)					
1. Land Aquisition	122.21	-	-	-	122.21
2. BUILDING	214.42	1,072.09	857.67	-	2,144.18
3. TRACKWORKS	3.32	16.59	13.27	-	33.18
4. Signalling & Telecom	-	-	719.49	719.49	1,438.97
5. ELECTRIC POWER SYSTEM	-	-	2,364.45	2,364.45	4,728.90
6. ROLLING STOCK	-	-	-	1,782.07	1,782.07
7. Depot & Residence	468.33	1,639.15	1,639.15	936.66	4,683.28
รวม (No Inflation)	808.27	2,727.82	5,594.02	5,802.66	14,932.78
รวม (Include Inflation)	849.19	2,937.57	6,174.75	6,565.18	16,526.70

การวิเคราะห์โครงการกรณีศึกษาเพิ่มเติม การลดขนาดของโครงการ และการลดการลงทุนขบวนรถไฟฟ้า ในทางปฏิบัติหากกรอบวงเงินลงทุนโครงการไม่สูงมากนัก จะมีความเป็นไปได้มากขึ้นในการขออนุมัติลงทุนโครงการ และอาจเป็นไปได้ที่ความเหมาะสมของโครงการดีขึ้น จึงได้ทำการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ลดกรอบวงเงินลงทุนโครงการ 2 ลักษณะได้แก่

กรณีเพิ่มเติม 1 ลดการลงทุนขบวนรถไฟฟ้า (ในสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้)

ค่าลงทุนโครงการกรณีลดการลงทุนขบวนรถไฟฟ้า จากกรณีที่ 1 หน่วย : ล้านบาท

มูลค่าลงทุนทางการเงิน

งาน	สายเหนือ	สายตะวันออก เฉียงเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	Depot & Residence	รวม 4 เส้นทาง
Land Aquisition	-	-	-	-	122.21	122.21
Civil	2,364.16	2,533.47	2,144.18	1,013.25	3,968.61	10,473.09
Trackwork	75.19	39.39	33.18	72.06	289.59	506.58
S&T	2,095.47	2,380.01	1,438.97	1,472.79	32.66	6,192.58

งาน	สายเหนือ	สายตะวันออก เฉียงเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	Depot & Residence	รวม 4 เส้นทาง
Power	8,244.74	8,900.22	4,728.90	6,203.74	392.42	24,782.93
Rolling Stocks	13,309.96	14,842.66	3,491.39	22,405.18	-	54,049.20
รวม	26,089.53	28,695.75	11,836.62	31,167.02	4,683.28	96,004.38

คำดำเนินการและค่าบำรุงรักษาโครงการ กรณีลดการลงทุนขบวนรถไฟ จากกรณีที่ 1 หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	งานโยธา				งานระบบ				Depot
	สายเหนือ	สายตะวันออก เฉียงเหนือ	สายใต้	สายตะวันออก	สายเหนือ	สายตะวันออก เฉียงเหนือ	สายใต้	สายตะวันออก	มูลค่าทางการเงิน (Include Inflation)
2565	26.41	10.73	12.93	17.97	320.96	374.00	258.38	30.18	112.00
2570	29.88	12.13	14.63	20.33	659.04	793.39	659.51	78.51	139.18
2575	33.80	13.73	16.55	23.00	950.68	1,558.35	1,218.21	167.44	219.33
2580	38.24	15.53	18.73	26.03	1,296.41	2,793.04	1,967.46	305.78	248.15

กรณีเพิ่มเติม 2 ลดการลงทุนขบวนรถและลดขอบเขตการพัฒนาโครงการ (สายเหนือ ช่วงชุมทางบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชี-

โคกกระเทียม และสายตะวันออก ช่วงชุมทางบางซื่อ-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา-ดอนสนิม)

ค่าลงทุนโครงการกรณีลดขอบเขตการพัฒนาโครงการ จากกรณีที่ 2 หน่วย : ล้านบาท

มูลค่าลงทุนทางการเงิน

งาน	สายเหนือ	สายตะวันออก	Depot & Residence
Land Aquisition	-	-	122.21
Civil	2,379.79	1,189.73	3,968.61
Trackwork	48.83	31.20	289.59
S&T	1,781.50	1,243.01	32.66
Power	5,449.48	2,791.72	392.42
Rolling Stocks	11,432.54	512.39	-
รวม	26,089.53	28,695.75	11,836.62

หมายเหตุ Provisional Sum และ VAT กระจายในงานส่วนต่างๆ ตามสัดส่วนของราคา

คำดำเนินการและค่าบำรุงรักษาโครงการ กรณีลดขอบเขตการพัฒนาโครงการ หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	งานโยธา		งานระบบ		Depot
	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายเหนือ	สายตะวันออก	มูลค่าทางการเงิน (Include Inflation)
2565	26.41	17.97	179.74	10.20	112.00
2570	29.88	20.33	358.37	26.59	139.18
2575	33.80	23.00	526.12	56.78	219.33
2580	38.24	26.03	698.40	104.88	248.15

กรณีศึกษาที่ได้มีการศึกษาเพิ่มเติมการเดินรถไฟ ด้วยระบบไฟฟ้าบนเส้นทางคู่ 4 เส้นทางเพื่อให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ประกอบไปด้วย เส้นทาง

- ปากน้ำโพ-เชียงใหม่ 502 กิโลเมตร
- ชุมทางถนนจิระ-หนองคาย 361 กิโลเมตร
- ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี 308 กิโลเมตร
- หัวหิน-หาดใหญ่ 763 กิโลเมตร
- พัทยา-มาบตาพุด 46 กิโลเมตร

ชื่อสถานี / ที่หยุดรถ	ระยะทาง	จำนวนสถานีและป้ายหยุดรถ
ปากน้ำโพ เชียงใหม่	502 กม.	68
ชุมทางถนนจิระ หนองคาย	361 กม.	45
อุบลราชธานี	308 กม.	34
หัวหิน หาดใหญ่	763 กม.	129
พัทยา มาบตาพุด	46 กม.	8

เส้นทางที่ฝ่ายการช่างกลได้มีการศึกษาเพิ่มเติมการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้า ครอบคลุมทั่วประเทศ

สรุปบัญชีปริมาณงานและราคามีการศึกษาเพิ่มเติมการเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้า ครอบคลุมทั้งประเทศ

DESCRIPTION	N Line Cost	S Line Cost	ENLine Cost	ENLine Cost	Depot & Residence	Amount (Baht)
General Requirement	-	-	-	-	-	-
RAILWAYS (ไม่มี)	-	-	-	-	-	-
BRIDGES AND BOX CULVERTS	-	-	-	-	-	-
BUILDING	3,534,800,750	3,010,103,750	2,391,929,500	1,989,832,750	3,645,189,025	14,571,855,775
ROAD CROSSING	-	-	-	-	-	-
TRACKWORKS	128,154,767	132,722,051	117,479,072	70,902,902	265,990,416	715,249,208
TUNNELLING WORKS (ไม่มี)	-	-	-	-	-	-
SIGNALLING	2,730,927,125	3,031,347,525	2,648,964,025	1,515,929,125	30,000,000	9,957,167,800
TELECOMMUNICATIONS	82,040,000	48,080,000	61,584,000	200,390,794	-	392,094,794
ELECTRIC POWER SYSTEM	20,208,430,121	25,082,734,813	21,876,878,548	5,531,330,168	360,436,189	73,059,809,839
ROLLING STOCK	14,507,813,182	22,668,159,293	14,747,146,182	1,541,839,525	-	53,464,958,182
Total Amount (Exclude VAT.)	41,192,165,945	53,973,147,432	41,843,981,327	10,850,225,264	4,301,615,630	152,161,135,598
VAT. 7%	2,883,451,616	3,778,120,320	2,929,078,693	759,515,768	301,113,094	10,651,279,492
Total Amount Include VAT. 7 %	44,075,617,561	57,751,267,752	44,773,060,020	11,609,741,032	4,602,728,724	162,812,415,090
ค่าสำรวจและออกแบบรายละเอียด	239,663,805	239,663,805	239,663,805	239,663,805	-	958,655,221
ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	1,038,237,025	1,038,237,025	1,038,237,025	1,038,237,025	80,547,753	4,233,495,854
ค่าที่ดินก่อสร้าง Depot & Residence	-	-	-	-	122,210,344	122,210,344
รวมมูลค่าการลงทุนทั้งหมด 4 เส้นทาง	45,353,518,391	59,029,168,583	46,050,960,850	12,887,641,863	4,805,486,821	168,126,776,508

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ

เป็นการศึกษารายละเอียดโครงการ แผนงาน การดำเนินโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อม และศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและพื้นที่ใกล้เคียงประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และเสนอแนะมาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

1. คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน พบพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร กระจายตลอดแนวเส้นทางโครงการ
2. การคมนาคมขนส่ง เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะเป็นผลกระทบทางบวก เนื่องจากระบบไฟฟ้าที่ติดตั้งใหม่ จะทำให้การคมนาคมทางรถไฟและทางรถยนต์มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
3. สาธารณูปโภค กิจกรรมการพัฒนาโครงการต้องปรับระยะปลอดภัยของสิ่งกีดขวางประเภทสายสัญญาณต่างๆ สายไฟฟ้าที่พาดข้ามแนวเส้นทาง จึงต้องมีการประเมินในเรื่องของความพร้อมต่อไป
4. เศรษฐกิจ สังคม กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจะช่วยให้เกิดการจ้างงานและช่วยให้คนในชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น จึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับต่ำ
5. สาธารณสุข การก่อสร้างโครงการจะมีผลกระทบทางลบด้านสาธารณสุขในระดับต่ำ ในระยะดำเนินการ การเปลี่ยนเป็นระบบไฟฟ้าจะลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ดังนั้น จะส่งผลดีต่อสุขภาพของประชาชนโดยรวม
6. อาชีวอนามัย กิจกรรมการพัฒนาโครงการมีโอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของคนงานจากอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง และโรคจากการทำงาน จึงคาดว่าเป็นผลกระทบระดับต่ำ
7. สุขภาพจิต การที่มีชุมชนแรงงานในพื้นที่ อาจส่งผลกระทบในด้านของปริมาณมลพิษที่เพิ่มขึ้น คาดว่าการก่อสร้างโครงการจะมีผลกระทบทางลบด้านสุขภาพจิตในระดับต่ำ

แนวทางการลงทุนที่เหมาะสม

จากผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ และการเงินสรุปได้ว่า รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม พบว่ารูปแบบการลงทุนแต่ละประเภทมีลักษณะข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันออกไป รูปแบบการลงทุนและบริหารโครงการโดยรัฐบาลถือว่า เป็นรูปแบบแรกๆ ของการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ และโครงการสาธารณูปโภคของรัฐ การพัฒนาโครงการทั้ง 4 เส้นทางมีความเหมาะสมทั้งทางเศรษฐกิจและการเงิน โดยมีวงเงินลงทุนโครงการรวม 100,908 ล้านบาท

- กรณีเลือกลงทุนเฉพาะสาย การลงทุนสายตะวันออกเฉียงเหนือ (รวมช่วงบางซื่อ-บ้านภาชี) มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงสุดในลำดับที่ 2 แต่แตกต่างจากลำดับที่ 1 คือ สายใต้ไม่มากนัก และมีผลตอบแทนทางการเงินสูงสุด (สูงกว่าลำดับที่ 2 คือ สายตะวันออกอย่างมีนัยสำคัญ) มีวงเงินลงทุนโครงการรวม 30,150 ล้านบาท รองลงมา คือ การลงทุนในเส้นทางสายใต้ โดยกรณีที่ลดการลงทุนขบวนรถให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจดีกว่ากรณีฐานในขณะที่ผลตอบแทนทางการเงินลดลงเล็กน้อย
- การลงทุนสายตะวันออกมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ หากลดขอบเขตการพัฒนาโครงการเป็นช่วงชุมทางบางซื่อ-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา-ดอนสนั่น แต่ไม่มีความเหมาะสมทางการเงิน ดังนั้น หากจะพัฒนาโครงการรัฐจำเป็นต้องให้การสนับสนุนรายได้โครงการ
- การลงทุนสายเหนือ ไม่มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ ถึงแม้จะลดการจัดหาขบวนรถ หรือลดขอบเขตการพัฒนาโครงการ

- ในการพิจารณาและวิเคราะห์แนวทางการลงทุนโครงการศึกษาความเหมาะสมการเดินทางรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าในเส้นทางคู่ 4 เส้นทาง ซึ่งเป็นโครงการการลงทุนขนาดใหญ่ของประเทศ สามารถพิจารณาแผนการลงทุนหลักๆ ได้เป็น 3 กรณี คือ

- (1) การลงทุนโครงการโดยรัฐทั้งหมด โดยใช้เงินกู้ธนาคารพาณิชย์ภายในประเทศ
- (2) การลงทุนโครงการโดยรัฐทั้งหมด โดยใช้เงินกู้พันธบัตรภายในประเทศ
- (3) การลงทุนโครงการโดยรัฐทั้งหมด โดยใช้เงินกู้ธนาคารพาณิชย์ต่างประเทศ

ผลประโยชน์โดยรวมของการใช้ระบบไฟฟ้ามาทดแทนเครื่องยนต์ดีเซล

การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินรถ

- ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานในการเดินรถไฟฟ้่าถูกกว่าดีเซล ประมาณ 25 - 30%
- ไม่มีความสูญเสียในระบบเผาไหม้ของเครื่องยนต์
- สามารถแปลง Return Current จากการเบรกนำพลังกลับไปได้อีก (Regenerative Brake)
- รถไฟฟ้่ามีน้ำหนักเบากว่ารถดีเซล
- ไม่ต้องแบกน้ำหนักเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ (รถดีเซลไฟฟ้ามีน้ำหนักมากกว่าประมาณ 10%)
- น้ำมันดีเซล (3,000 - 5,000 ลิตร)

การประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงขบวนรถ

- การซ่อมบำรุงรถดีเซลมีมูลค่าสูงกว่าเนื่องจากมี Moving Parts ที่ต้องมีการบำรุงรักษาและเปลี่ยนอะไหล่อย่างต่อเนื่องตามระยะเวลาใช้งาน มากกว่าในรถไฟฟ้่าซึ่งมีแค่ Motor และ Axles เท่านั้น ซึ่ง Moving Parts เหล่านี้ หลักๆ แล้วอยู่ใน Combustion Engine เช่น

- Pistons,
- Valves,
- Turbines, and
- Chains

ผลประโยชน์จากการใช้ไฟฟ้าในการเดินขบวนรถไฟ

- ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานในการเดินรถไฟฟ้่าถูกกว่ารถดีเซล
- ไม่ต้องแบกน้ำหนักของเครื่องยนต์และน้ำมันดีเซลจำนวน
- ความเร่งในการเดินรถไฟฟ้่าสามารถทำได้สูงกว่ารถดีเซล มากกว่า 100%
- ความเร็วสูงสุดทำได้สูงกว่ารถดีเซล (สถิติ 515 / 238 kph, เดินรถจริง 350/180 kph)
- ค่าซ่อมบำรุงรถไฟฟ้่าถูกกว่ารถดีเซลไฟฟ้า
- ค่าซ่อมบำรุงรางถูกกว่า 2 - 5% (เนื่องจากน้ำหนักเบากว่าและการโยนตัวที่น้อยกว่า)
- รถไฟฟ้่าผลิตมลพิษทางอากาศน้อยกว่ารถดีเซลไฟฟ้า ประมาณ 20 - 30%
- มลพิษทางเสียงน้อยกว่า
- ระยะเวลาที่เหมาะสมทำให้การลงทุนซื้อขบวนรถไฟฟ้่ามีความคุ้มค่าในการลงทุน

การประเมินผลประโยชน์ของโครงการ

กรณีลงทุนระยะแรก 4 เส้นทาง ช่วง

- ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางบ้านภาชี - ปากน้ำโพ
- ชุมทางบ้านภาชี - ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางถนนจิระ
- ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางหนองปลาตุก - หัวหิน
- ชุมทางบางซื่อ - มัถกะสัน - ฉะเชิงเทรา - พัทยา

ลดการใช้น้ำมัน

ลิตร	ล้าน บาท
12	303
23	583
36	931
51	1,292

พ.ศ.	ผลประโยชน์					รวมผลประโยชน์
	ลดค่าใช้จ่ายยานพาหนะ	ลดเวลาเดินทาง	ลดอุบัติเหตุ	ลดมลภาวะและ GHG	ลดค่า O&M	
2565	679	282	8	484	208	1,661
2570	1,363	637	18	1,087	606	3,711
2575	2,138	1,128	33	1,980	703	5,982
2580	3,207	1,910	55	3,248	881	9,301

กรณีลงทุนทั้งเครือข่าย ทางสายหลักทั้ง 4 เส้นทาง 4 ภูมิภาค

พ.ศ.	ผลประโยชน์					รวมผลประโยชน์
	ลดค่าใช้จ่ายยานพาหนะ	ลดเวลาเดินทาง	ลดอุบัติเหตุ	ลดมลภาวะและ GHG	ลดค่า O&M	
2565	3,312	1,376	39	5,594	3,157	13,478
2570	4,115	1,923	54	7,532	3,592	17,215
2575	4,972	2,623	77	9,912	3,998	21,583
2580	6,206	3,696	106	13,186	4,442	27,636

การนำเอาพลังงานไฟฟ้ามาทดแทนพลังงานดีเซลเป็นก้าวอย่างของการเดินรถไฟภายในประเทศของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเป็นการเปลี่ยนแปลงไปสู่เทคโนโลยียุคใหม่ และเป็นการนำเอาพลังงานสะอาดมาใช้งานซึ่งจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายโดยเฉพาะงานด้าน Operation และ Maintenance

งาน Maintenance หรืองานซ่อมบำรุง เมื่อใช้พลังงานไฟฟ้ามาทดแทน จะช่วยลดค่าใช้จ่ายตั้งแต่ขบวนการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น น้ำปะปาที่ใช้เติมเครื่องยนต์ ขบวนการจัดหา

อะไหล่ทั้งหมด การใช้แรงงานในการซ่อมทุกวาระ ซึ่งเป็นต้นทุนตลอดอายุการใช้งานของเครื่องยนต์ (Life Cycle Cost) ลดการใช้น้ำมัน

ลิตร	ล้าน บาท
150	3,837
171	4,365
190	4,858
212	5,399



สำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง

หน้าที่รับผิดชอบ

วางแผนและกำหนดนโยบาย ดำเนินการจัดซื้อ จัดจ้าง จัดหาวัสดุอุปกรณ์ รวมทั้งด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนการบริการต่างๆ ตามความต้องการของฝ่ายการช่างกล รวมถึงการตรวจรับให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับหรือคำสั่งที่กำหนดไว้ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายเพื่อให้ผลงานบรรลุตามเป้าหมาย นโยบาย และวัตถุประสงค์ของการรถไฟฯ

จัดหาวัสดุซ่อมบำรุงมีสำนักงานอยู่ที่อาคารย่านพัสดุและอะไหล่หมุนเวียน ชั้น 2 โรงงานมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนนิคมมักกะสัน แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400



กิจกรรม/ผลงานที่สำคัญ

กองจัดหา 1 สำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง รับรายงานขอจัดซื้อ - จัดจ้าง จากหน่วยงานต่างๆ ของการรถไฟฯ ดังนี้

- ศูนย์ซ่อมรถโดยสาร ด้านโรงงาน (วอด. วลส. วขส. และสารวัตรในสังกัด)
- ศูนย์แผนงานและการผลิต ด้านโรงงาน (วอผ. วผก. วผผ. วผง. และสารวัตรในสังกัด)
- หน่วยงานในสังกัดด้านลากเลื่อน ในส่วนกลางเขต - แขวง กรุงเทพฯ ของงานซ่อมรถโดยสาร (วอช. วขค.กท. และสารวัตรในสังกัด)
- หน่วยงานในสังกัดด้านลากเลื่อน ในส่วนกลางเขต - แขวง กรุงเทพฯ ของงานซ่อมรถสินค้า (วอช. วขค.บข. และสารวัตรในสังกัด)
- หน่วยงานในสังกัดด้านลากเลื่อน ในส่วนภูมิภาคฯ ของงานซ่อมรถโดยสาร รถสินค้าและงานจ้างฯ อื่นๆ เช่น จ้างรักษาความปลอดภัย จ้างทำความสะอาด (วอล. วกล. วผล. วกข. รส. วกข.อด. วกข.ทส. และสารวัตรในสังกัด)

ผลงานจัดหาโดยใช้งานลงทุนบนทางเปิด (จกป.) บางรายการที่สำคัญ ดังนี้

- จัดซื้อรถยกสูงแบบกึ่งไฟฟ้าได้ไม่น้อยกว่า 200 กก.
- จัดซื้อ Slewing jib Crane ขนาดยก 3.2 ตัน
- จัดซื้อเครื่องพ่นสีน้ำมันพ่นแควร์ (Air less) แรงดันสูง
- จัดซื้อรถจักรยานยนต์ ขนาด 110 ซีซี. แบบเกียร์ธรรมดา
- จัดซื้อเครื่องย่ำ Huck Bolt Fastening Machine พร้อมอุปกรณ์
- จัดซื้อเครื่องตรวจสอบความบกพร่องของวัสดุด้วยคลื่นอัลตราโซนิก
- จัดซื้อเครื่องแทนอัด Hydraulic Press ขนาด 60 ตัน พร้อมอุปกรณ์
- จัดซื้อเครื่องทดสอบระบบห้ามล้อ Air Brake พร้อมอุปกรณ์
- จัดซื้อ Hydraulic Torque Wrench พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบ

ผลงานจัดหาโดยวิธีพิเศษ บางรายการที่สำคัญ ดังนี้

- จัดซื้อ Knorr Brake Disc 610/322 x 110
- จัดซื้อ Knorr Brake Pad 400 Sq.cm. UIC
- จัดซื้อล้อพร้อมเพลลา Wheel set for PC•24 Bogie

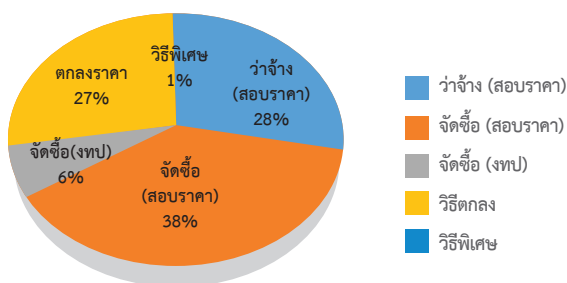
ผลงานจัดซื้อโดยวิธีสอบราคา บางรายการที่สำคัญ ดังนี้

- จัดซื้อ D.C. Electric Ceiling Fan for Railway ขนาด 16 นิ้ว
- จัดซื้อโครงเก้าอี้สแตนเลส รถ บขส. 76 ที่นั่ง
- จัดซื้อ Match Plate ประกอบแม่พิมพ์
- จัดซื้อโยคแขนบียงเครื่องฉุดลากพร้อมสลัก
- จัดซื้อ Air Spring
- จัดซื้อ SPS-SWP Pressure รถ บหน.ป. 1037-1084
- จัดซื้อผ้ายางปูพื้นรถ บหน.ป.รุ่น 84 คัน
- จัดซื้อ Voltage Regulator
- จัดซื้อ Hose Pipe and Coupling
- จัดซื้อกรอบหน้าต่างอะลูมิเนียมพร้อมชุดรางกระจก
- จัดซื้อกรองน้ำมันเชื้อเพลิงของเครื่องยนต์รถโดยสารปรับอากาศ
- จัดซื้อเครื่องแทนอัด ขนาด 60 ตัน
- จัดซื้อ Joint Coupling ของรถ JR-West
- จัดซื้อ Striking Casting
- จัดซื้อชุด Swing Bolster (Modified), KHML
- จัดซื้อเครื่องพ่นสีพร้อมอุปกรณ์ครบชุด
- จัดซื้อโคมไฟฟ้าสัญญาณท้ายรถ
- จัดซื้อ Brake Triangle แคร่ R-157
- จัดซื้อ Side Entrance Door
- จัดซื้อ Temperature Indication Lable

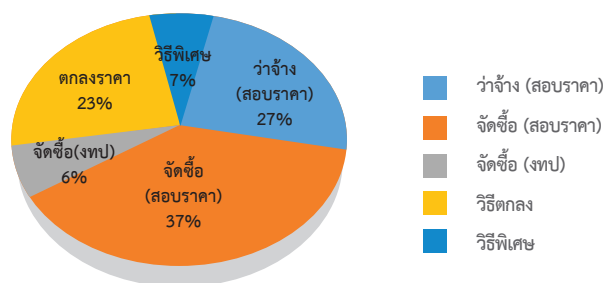
ผลงานว่าจ้างโดยวิธีสอบราคา บางรายการที่สำคัญ ดังนี้

- ว่าจ้างซ่อมและติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า
- ว่าจ้างใส่ปลอกล้อและทำความสะอาดแวนล้อ
- ว่าจ้างซ่อมเชื่อมเสริมรอยสึกและไสปากขอพ่วง
- ว่าจ้างทำ Lower Swing Bolster
- ว่าจ้างทำ Upper Swing Bolster
- ว่าจ้างเพื่อปฏิบัติงานคลังพัสดุและการขนส่งพัสดุ
- ว่าจ้างทำถังพักลม ขนาด 100 ลิตร
- ว่าจ้างซ่อมบำรุงล้อพร้อมเพลลา
- ว่าจ้างซ่อมวาระหนัก รถ บจพ.ป. 111, 131
- ว่าจ้างซ่อมหนักพัสดุมารถโดยสาร
- ว่าจ้างซ่อม Hydraulic Lifting Jack
- ว่าจ้างซ่อมโครงแคร่รถโดยสารชนิดต่างๆ
- ว่าจ้างซ่อมบำรุงวาระรถโดยสารบริการเชิงพาณิชย์ประเภทชุด
- ว่าจ้างซ่อมวาระหนักทุกส่วน รถตรวจสภาพทางปรับอากาศ
- ว่าจ้างเหมารักษาความปลอดภัยทรัพย์สิน ณ ที่ทำการและโรงซ่อมฯ
- ว่าจ้างตรวจสอบรอยร้าวของเพลาล้อและปลอกล้อ
- ว่าจ้างทำวาระประจำเที่ยวระบบปรับอากาศ รุ่น 115 คัน
- ว่าจ้างทำวาระประจำเที่ยวระบบปรับอากาศที่เขต - แขวงภูมิภาค
- ว่าจ้างถอด - ล้าง - ปรับแต่ง Distributor Valve ชนิด KE
- ว่าจ้างซ่อมเย็บหุ้มประกอบติดตั้งเบาะนั่งรถโดยสาร

กองการจัดหา 1 สำนักงานจัดหาพัสดุดูซ่อมบำรุง



กองการจัดหา 2 สำนักงานจัดหาพัสดุดูซ่อมบำรุง



กองการจัดหา 2 สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง

รับรายงานขอจัดซื้อ - จัดจ้าง จากหน่วยงานต่างๆ ของการรถไฟฯ ดังนี้

- หน่วยงานในสังกัดศูนย์ซ่อมรถจักรด้านโรงงาน (วอจ. วขจ. วฟฟ. วขย. และสารวัตรในสังกัด)
- หน่วยงานในสังกัดศูนย์ซ่อมรถดีเซลรางและรถปรับอากาศด้านโรงงาน (วอศ. วบป. วลป. และสารวัตรในสังกัด)
- หน่วยงานในสังกัดด้านลากเลื่อน ในส่วนกลางเขต - แขวง กรุงเทพฯ ของงานซ่อมรถจักรและรถดีเซลราง (วอช. วขช.บช. วชร.กท. และสารวัตรในสังกัด)
- หน่วยงานในสังกัดด้านลากเลื่อน ในส่วนภูมิภาค ของงานซ่อมรถจักรและรถดีเซลราง (วอล. วกล. วผล. วกข.รส. วกข.อด. วกข.ทส. และสารวัตรในสังกัด)

ผลงานจัดหาโดยใช้เงินลงทุนบนทางเปิด (จกป.) บางรายการที่สำคัญ ดังนี้

- จัดซื้อเครื่องชาร์จแบตเตอรี่ขนาด Charge Output : 12 - 24 - 66 - 72 VDC. อุปกรณ์ส่วนควบและอุปกรณ์สายไฟ จำนวน 1 เครื่อง
- จัดซื้อรถยก (Self - Propelled Scissor Lift) จำนวน 2 ชุด
- จัดซื้อแท่นอัดระบบไฮดรอลิก (Hydraulic Press) ขนาด 50 ตัน จำนวน 1 เครื่อง
- จัดซื้อโต๊ะยกสูงแบบเคลื่อนที่ (Mobile lift Table) ขนาด 3 ตัน จำนวน 1 ชุด
- จัดซื้อถังล้างคราบน้ำมัน
- จัดซื้อกล้องถ่ายภาพรังสีความร้อน Thermo scan camera พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบครบชุด

- จัดซื้อเครื่องเชื่อมไฟฟ้าขนาด 500 A. ใช้ไฟ 220 - 380 V. พร้อมอุปกรณ์ จำนวน 5 เครื่อง (ใช้งานที่ สรพ.กค. จำนวน 4 เครื่อง และ หน่วย 10 เชียงใหม่ 1 เครื่อง)
- จัดซื้อ Air Compressor แบบลูกสูบขนาด 20 Hp. ใช้งานที่ สอก. สบจ.และ สอย.
- จัดซื้อรถ Fork Lift ขนาด 2 ตัน เครื่องยนต์ดีเซล ยกสูง 3 เมตร
- จัดซื้อรอกโซ่ไฟฟ้า (Electric hoist chain) ขนาดรับน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 2 ตัน พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบครบชุดพร้อมติดตั้ง ใช้งานที่ สรจ.รส. สรพ.กค. และ สรพ.ธบ.
- จัดซื้อเครื่องทำความร้อนตลับลูกปืน (Bearing Heater) ใช้งานที่ สอป.
- จัดซื้อเครื่อง Fluke ออสซิลโลสโคป แบบพกพา จอสี
- จัดซื้อ Oscilloscopes และอุปกรณ์ส่วนควบ จำนวน 2 ชุด ใช้งานที่ สอก. input 4 Channels แบนด์วิธ 200 MHz. ใช้งานที่ สรจ.รส., สรพ.กค., สบช.บช.3 และที่หน่วย 10 ศช.
- จัดซื้อเครื่องทำความร้อนขนาดใหญ่สำหรับตลับลูกปืน น้ำหนักสูงสุด 300 กก. ใช้งานที่ สอก.
- จัดซื้อเครื่องชาร์จแบตเตอรี่ขนาด Charge Output : 24 - 66 - 72 V.DC. Charge 100 A-500A (MAX) อุปกรณ์ส่วนควบและอุปกรณ์สายไฟ ใช้งานที่หน่วย 10 เชียงใหม่
- จัดซื้อสว่านแท่นเจาะ จำนวน 4 เครื่อง ใช้งานที่ สรจ.รส.หน่วย 10 อน. สรพ.ขพ.และ สรจ.อด.แห่งละ 1 เครื่อง
- จัดซื้อชุดเครื่อง Crimping Tool จำนวน 7 ชุด ใช้งานที่ วชร.กท. วขช.บช.สรจ.ห. สรพ.กท. สรจ.อด. สรพ.ปพ.และ สรจ.รส

- จัดซื้อเครื่องฉีดน้ำแรงดันสูงฐานสกี ขนาด 200 bar. พร้อมสายฉีดและอุปกรณ์ส่วนควบ ใช้งานที่ สบจ.
- จัดซื้อรถโซ่ไฟฟ้าขนาด 0.5 ตัน ใช้งานที่ สฟป.
- จัดซื้อเครื่องพ่นทราย ใช้งานที่ สรจ.รส.
- จัดซื้อรถ Fork Lift ขนาด 2.5 ตัน เครื่องยนต์ดีเซล ยกสูง 7 เมตร

ผลงานจัดหาโดยวิธีพิเศษ บางรายการที่สำคัญ ดังนี้

- จัดซื้อปลอกล้อรถพ่วง (ตามแผนผังเลขที่ Drg.LV 19 - 2017/3, LV 1 - 2033/8 จำนวน 1,200 ปลอก
- ว่าจ้างซ่อมล้อพร้อมเพลารถจักร HITACHI 1 รายการ จำนวน 10 เฟลา (20 ล้อ)
- ว่าจ้างซ่อม Re - Insulation Main Field Coil พร้อมจัดทำและเปลี่ยน Commutating Field Coil เป็นแบบ Single (One Part Coil) เปลี่ยน Connection Bar ของ Frame Traction Motor Model TA 671 A3 สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า ALS
- จัดซื้อเครื่องอะไหล่รถดีเซลราง Voith turbo transmission. T211. T211rz
- ว่าจ้างซ่อม Re - Coil พร้อมเปลี่ยน Commutator Armature ของ Main Generator Type GT 605 รถจักรดีเซลไฟฟ้า GE
- ว่าจ้างซ่อม Armature Re Coil พร้อมเปลี่ยน Commutator Armature ของ Traction Motor Model HS 21241 - 01R สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า HITACHI
- ว่าจ้างซ่อม Armature Re - Coil พร้อมเปลี่ยน Commutator Traction Motor Model 5 GE 792 A1 รถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA
- ว่าจ้างซ่อมปรับปรุงภายในและภายนอกรถโดยสารชนิดรถ บขส. จำนวน 10 คันที่กองลากเลื่อนเขตอุตรดิตถ์
- ดำเนินการว่าจ้างซ่อมปรับปรุงภายในและภายนอกรถโดยสารชั้น 3 ชนิดรถ บขส. จำนวน 30 คัน



ผลงานจัดซื้อโดยวิธีสอบราคา บางรายการที่สำคัญ ดังนี้

- จัดซื้อ # WF 2076 Water,spin - on ยี่ห้อ Fleet guard
- จัดซื้อกระจกหน้าต่างห้องโดยสาร (บานบน) ของรถดีเซลรางปรับอากาศ Daewoo ตามแผนผังเลขที่ FW200041
- จัดซื้อ Pressure Transducer Instructions MODEL: MSP - 300 - 100 - P - 5 - N - 1 สำหรับซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้าของรถจักร ALSTHOM
- จัดซื้อ Control Solenoid Valve with Manifold
- จัดซื้ออะไหล่อุปกรณ์สำหรับงานซ่อมเครื่องปรับอากาศ
- จัดซื้อ Reversing Gear Suspension สำหรับรถดีเซลราง THN
- ขอให้ดำเนินการจัดซื้อ Control solenoid valve with manifold
- จัดซื้อ Reversing Gear Suspension สำหรับรถดีเซลราง THN
- จัดซื้อแท่งห้ามล้อ ALSTHOM ชนิด HIGH PHOSPHORES ตามแผนผังแท่งห้ามล้อของการรถไฟฯ เลขที่ 1 - 4101 D4 - 001/3
- จัดซื้อกรอบอะลูมิเนียมพร้อมกระจกหน้าต่างภายในห้องผู้โดยสารรถดีเซลราง DAEWOO รุ่น 2
- จัดซื้อเครื่องอะไหล่ Wheel Slip Detection relay Ref.Q51, Q52 ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า Alsthom
- จัดซื้อ Bus - Bar Finish copper with Tin Plate ตู้ไฟฟ้าของ Main Diode รถจักร Alsthom
- จัดซื้อ #1142 - 3114571 - 01 C - 1200 Mechanically Driven Air Compressor Complete (RSR.Drg.No.1 - 1101DRC7 - 018)
- จัดซื้อ Knorr Driver Brake Valve Type FHD4 - EP
- จัดซื้อ TRANSMISSION VOITH
- จัดซื้อเก้านั่งผู้โดยสารรถดีเซลรางแดวู Daewoo
- จัดซื้อ Change Over Switch (CCGS) จำนวน 5 Sets.
- จัดซื้อเครื่องอะไหล่รถดีเซลรางฯ #H23.358310 Housing 255x219x78 Group 040 Voith T211 rz ของรถ Daewoo จำนวน 5 Pcs.
- จัดซื้อ Current Relay (FT50319) Equipped with 1 No +1NC and a test button (Q10) รถจักรดีเซลไฟฟ้า ALSTHOM
- จัดซื้อ Journal Spring ตามแผนผังเลขที่ 1 - 1101 DRC 2 - 015 จำนวน 160 ชุด
- จัดซื้อเครื่องอะไหล่สำหรับซ่อม Bevel Gear และ Compressor Westinghouse รถจักรดีเซลไฟฟ้า Alsthom
- จัดซื้อ Upper part of Housing Size 550 x 550 x 335 & Lower part of Housing Size 550 x 550 x 225

ผลงานว่าจ้างโดยวิธีสอบราคา บางรายการที่สำคัญ ดังนี้

- ว่าจ้างซ่อมรถยก (Forklift) ยี่ห้อ Toyota 5FD20 - F14 ขนาด 2 ตัน จำนวน 1 คัน
- ว่าจ้างซ่อม Block Brake Unit complete ของรถ Daewoo
- ว่าจ้างซ่อมช่องใส่ fitted ของ Axle Box สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า Alsthom
- ว่าจ้างปรับปรุงภายใน - ภายนอก ทำสีและซ่อมพื้นภายในห้องโดยสารรถดีเซลราง Daewoo หมายเลข กชข.ป 2543 จำนวน 1 คัน
- ว่าจ้างซ่อม B - 7 Reducing Valve จำนวน 40 sets
- ว่าจ้างซ่อมเครื่องอะไหล่ Electronic Governor HEINZMANN Actuator STG 3001(ALS)
- ว่าจ้างซ่อม Rewinding Field Coil ของ Stator & Rotor และประกอบพร้อมใช้งาน Fuxiliary Alternator Assembly Model No.HE 4353105RB ขนาด 6 KVA 57 7A90HZ สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า Hitachi จำนวน 2 Sets.
- ว่าจ้างซ่อมโครงสร้างใต้ท้องรถดีเซลราง THN, NKF, ATR จำนวน 6 คัน
- ว่าจ้างซ่อม Dual Chamber Air Dyer LTZ.015 จำนวน 20 Sets.
- ว่าจ้างซ่อม Rotor, Recoil ด้าน Main และด้าน Excite ของ Traction Generator Modal HE4377 - 04NR สำหรับรถดีเซลไฟฟ้า Hitachi จำนวน 3 ลูก
- ว่าจ้างซ่อมวาระหนัก Injection Pump CAV DPA 3363F740 สำหรับรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 20 Sets.
- ว่าจ้างซ่อม Cooler Compressor Knorr Type W450/150 - 4 ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA จำนวน 10 ชุด
- ว่าจ้างซ่อมหนักประตูขึ้นลงรถจักร หน้าต่าง ขอบคิ้ว กระงก หน้ารถจักร HID ที่ซ่อมหนักทุกส่วน หนัก อุบัติเหตุและนอกวาระ
- ว่าจ้างซ่อม Governor Casing ของรถดีเซลราง DRC จำนวน 30 Pcs.
- ว่าจ้างซ่อมวาระ C เครื่องยนต์ MTU 16V 4000R 14R ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า ALS
- ว่าจ้างงานรักษาความปลอดภัยทรัพย์สินและอาคารที่ทำการของการรถไฟฯ ที่เขต - แขวงภูมิภาค
- ว่าจ้างทำความสะอาดโรงรถจักรและรถจักร ที่เขต - แขวงภูมิภาค
- ว่าจ้างซ่อมแคร่ Trailer Power ของรถ THN, NKF, ATR
- ว่าจ้างตรวจเติมน้ำมันเชื้อเพลิงและระบายความร้อนรถดีเซลรางเป็นระยะเวลา 12 เดือน
- ว่าจ้างซ่อม RE Insulation Main Field coil และ commutating Field Traction Motor Model TA 671 D3 สำหรับรถจักรดีเซลไฟฟ้า ALS
- ว่าจ้างซ่อมเบ็ดเตล็ดรถดีเซลราง จำนวน 1,500 คัน
- ว่าจ้างซ่อมถอดประกอบเครื่องปรับอากาศ Sigma 10 เครื่อง

กองบริหารสัญญา สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง

แบ่งส่วนงานรับผิดชอบเป็น 2 แผนก คือ

1. แผนกเอกสารสัญญา จะดำเนินการในส่วนงานสัญญาซื้อขาย ออกใบสั่งซื้อและใบสั่งงานจ้าง
2. แผนกบริหารสัญญา จะดำเนินการในส่วนงานตรวจรับและ ออกใบจ่ายเงินให้กับผู้ประกอบการ

สรุปผลงานในรอบปีแผนกเอกสารสัญญา ตั้งแต่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2559 ถึง 15 กันยายน พ.ศ. 2560 ดังนี้

แผนกเอกสารสัญญา

ตั้งแต่เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2559 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2560

รายการ	จำนวน (เรื่อง)
ใบสั่งซื้อ (สอบราคา)	371
สัญญาจ้าง (สอบราคา)	415
สัญญาจ้าง (วิธีพิเศษ)	29
ใบสั่งซื้อ (ตกลงราคา)	262
ใบสั่งงานจ้าง (ตกลงราคา)	57
รวม	1,134

ข้อมูล ณ วันที่ 15 กันยายน 2560

ผลงานแผนกบริหารสัญญา ประจำปี 2559 - 2560

สถิติผลงานแผนกบริหารสัญญา ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2559 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2560

รายการ	2559	2560	รวม
1. เรื่องรายการรับสั่งของ ส.45	644	1,884	2,528
2. เรื่องใบส่งของ แบบ 13, ม.13	46	212	258
3. เรื่องงาน Claim	0	88	88
4. ลงระบบ CMMS	0	132	132
5. ลงระบบ E-GP	0	89	89
6. จัดทำใบจ่ายเงินขอซื้อ-ขอจ้าง	179	711	890
7. คืนเงินมัดจำนำสิ่งของออกไปซ่อม (ใบจ่าย)	3	7	10
8. เรื่องขอทราบผลการใช้งาน	0	97	97
9. เรื่องการแจ้งให้มารับหลักประกัน	90	113	203
10. คืนเงินมัดจำสัญญาฯ (ใบจ่าย)	26	107	133
รวม	988	3,440	4,428

ข้อมูล ณ วันที่ 14 กันยายน 2560

การอบรมบุคลากรของสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง

สำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง มีการอบรมความรู้เพื่อการพัฒนาทรัพยากรบุคลากรของสำนักงาน โดยจัดเข้ารับการอบรมทั้งประเภทหลักสูตรภายในการรถไฟฯ (In house) และส่งไปอบรมภายนอกในหลักสูตร (Public) โดยตลอด เช่น

1. การฝึกอบรม การฝึกซ้อมดับเพลิงขั้นต้น
2. การอบรมหลักสูตร ระเบียบพัสดุและระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ e - GP ตาม พ.ร.บ. 2560
3. การอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตร นักสร้างสุของค์กร (นสอ.)
4. การอบรมหลักสูตรพัฒนาทักษะด้านภาษาอังกฤษ โปรแกรม Speexx
5. การอบรมการพัฒนาทักษะทางการเงินสากล
6. การอบรมหลักสูตรปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงกับการพัฒนาที่ยั่งยืน
7. การอบรมหลักสูตรคุณธรรมจริยธรรมในการทำงาน
8. การอบรมหลักสูตรการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อระบบงานซ่อมบำรุง CMMS สำหรับผู้ใช้งานระบบ
9. การอบรมหลักสูตรการสอนงาน Coaching
10. การอบรมหลักสูตรภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสาร ประจำปี 2560
11. การอบรมหลักสูตรการปฏิบัติงานภายใต้ระเบียบงานลงทุน 30 ฉ.
12. การอบรมหลักสูตรการใช้โปรแกรม Microsoft Power Point
13. การอบรมหลักสูตรบริหารโครงการโดยโปรแกรม Microsoft Project
14. การอบรมหลักสูตรระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์
15. การอบรมหลักสูตรการใช้โปรแกรม Advance Excel 2010
16. การอบรมหลักสูตรภาษาจีนเบื้องต้นเพื่อการสื่อสารและสนทนาในชีวิตประจำวัน
17. การอบรมหลักสูตรการใช้โปรแกรม Excel 2010
18. การฝึกอบรมและการปฏิบัติงาน จัดซื้อ จัดจ้างที่ฝ่ายการพัสดุ
19. การอบรมหลักสูตรระเบียบงานสารบรรณ การเขียนหนังสือราชการ หนังสือโต้ตอบและรายงานการประชุมประจำปี 2560
20. การอบรมหลักสูตรการใช้โปรแกรม Adobe Photoshop
21. การอบรมหลักสูตรปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงกับการพัฒนาองค์กรที่ยั่งยืน
22. การอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการทำงาน ปี 2560
23. อบรมโครงการการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง (ระดับ 12 - 14) ปี 2560
24. การอบรมหลักสูตรการใช้โปรแกรม Adobe indesign
25. การอบรมโครงการพัฒนาผู้บริหารระดับกลาง (10 - 11) ปี 2560
26. การอบรมหลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับต้น ประจำปี 2560

กลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน

ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน



ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน

โครงการพัฒนาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ

สืบเนื่องจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อฟื้นฟูกิจการในการให้บริการขนส่งและโดยสาร รวมทั้งฐานะทางการเงิน ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์การดำเนินการ 7 ด้าน ซึ่งหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่ การปรับปรุงระบบบริหารทรัพย์สิน (Non - core) เพื่อแก้ไขภาระทางการเงินจากการดำเนินการในอดีต โดยการนำเอาที่ดินที่ไม่ได้ใช้ในการเดินรถมาพัฒนาให้เกิดรายได้ อย่างมีประสิทธิภาพ

โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ โซน A

- รฟท. ทำหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เรื่องขอทราบผลการพิจารณาการอนุมัติโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2560 ที่ รฟ.บส.1000/558/2560
- มติที่ประชุมกระทรวงคมนาคม (คค.) เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2560 ทาง สคร. ให้ รฟท. ทำหนังสือยืนยันโครงการพัฒนาสถานีบางซื่อโซน A อีกครั้งโดยอ้างมติที่ประชุม

- การรถไฟฯ ทำหนังสือถึง สคร. เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ เพื่อเป็นศูนย์กลางการเดินรถไฟ เลขที่ รฟ.รธส.1000/97/2560 ลงวันที่ 4 กรกฎาคม 2560
- คค. ขอเลื่อนการประชุมคณะกรรมการบูรณาการแผนการพัฒนาพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ และพื้นที่ต่อเนื่องครั้งที่ 1 เป็นวันที่ 2 สิงหาคม 2560 ตามหนังสือเลขที่ คค 0803.3/ว 2677 ลงวันที่ 24 กรกฎาคม 2560
- สคร. มีหนังสือนัดประชุมเรื่องการอนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ เพื่อเป็นศูนย์กลางการเดินรถไฟ ที่ กค 0820.2/3869 ลงวันที่ 26 กรกฎาคม 2560 ประชุมในวันที่ 3 สิงหาคม 2560
- สคร. มีหนังสือถึงการรถไฟฯ ที่ กค. 0820.2/4193 ลงวันที่ 22 สิงหาคม 2560 เรื่อง ขอข้อมูลเพิ่มเติมโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ เพื่อเป็นศูนย์กลางเดินรถไฟ
- การรถไฟฯ ได้มีหนังสือเลขที่ รฟ.รธส1000/114/2560 ตอบ สคร. เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2560
- อยู่ระหว่าง สคร. แจ้งผลการพิจารณา

โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ โซน B :

- มีหลังจากมีการประชุมเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 เรื่องโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณย่านพหลโยธิน ทั้งนี้ อยู่ระหว่างฝ่ายการช่างกลและฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างยืนยันการใช้พื้นที่ Stabling Yard และ Service Tract

โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ โซน C :

- ตามแผนปฏิบัติการขณะนี้อยู่ในขั้นตอนที่ปรึกษาปรับปรุง ผลการศึกษา การดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ โซน C จะสามารถเริ่มดำเนินการได้ เมื่อโครงการพัฒนาพื้นที่ราชพัสดุ (หมอมืดเก่า) ที่มีบริษัท Bangkok Terminal (BKT) เป็นผู้ชนะการประมูล ดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่แล้วเสร็จปี 2566
- รอ ผวก. ลงนาม หนังสือตอบ บขส. เรื่อง ผลพิจารณาการใช้พื้นที่ บขส.

โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ โซน D :

- โครงการภายใต้การดำเนินการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งตอนนี้ล่าช้ากว่าแผนเนื่องจาก สนข. กำลังดำเนินการปรับปรุงผลการศึกษาปัญหาการจราจรบริเวณแปลง D (สนข. แจ้งว่าจะดำเนินการส่งเรื่องเข้ามาใหม่หลังจากปรับปรุงผลการศึกษาใหม่ เพื่อให้ทาง รฟท. ส่งเรื่องให้ คค. พิจารณาใหม่อีกครั้ง
1. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เริ่มโครงการรถไฟฟาสายสีแดง และก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ เพื่อเป็น

ศูนย์กลางการขนส่งทางบก (Multimodal Transport Center) โดยเป็นสถานีชุมทางของรถไฟทางไกลสายเหนือ สายตะวันออกสายเหนือ และสายใต้ รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รถไฟฟ้าเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง (Airport Rail Link) และรถไฟความเร็วสูงที่จะพัฒนาในอนาคต ซึ่งจะเชื่อมต่อกับรถโดยสารเส้นทางต่างๆ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2562 ดังนั้น เพื่อให้พื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อได้รับการพัฒนาในการรองรับและส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกของสถานีกลางบางซื่อ รฟท. จึงริเริ่มนำพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ ภายใต้โครงการก่อสร้างรถไฟฟาสายสีแดงออกพัฒนาเพื่อใช้ที่ดินของ รฟท. ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างรายได้และสนับสนุนการดำเนินงานของสถานีกลางบางซื่อ

2. การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ทำการศึกษาความเหมาะสมด้านธุรกิจ และการลงทุน โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ เพื่อเป็นศูนย์กลางการเดินรถไฟ ตามสัญญาเลขที่ กส.01/สบ./2558 ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2558 เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2558 รวมระยะเวลาดำเนินงาน 240 วัน โดยที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 และตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เรื่องรายละเอียดที่ต้องมีในผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของหน่วยงานเจ้าของโครงการ พ.ศ. 2557 ลงวันที่ 29 มกราคม 2557 สามารถสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการได้ดังนี้

เหตุผล ความเป็นจริงของโครงการ

- (1) ความเป็นจริงต่อ รฟท. เป็นการสร้างรายได้ให้แก่ รฟท. โดยประมาณการรายได้ที่ รฟท. จะได้รับจากการให้สิทธิการพัฒนาพื้นที่โครงการทั้ง 3 แปลงในเชิงพาณิชย์ได้รวมประมาณ 12,000 ล้านบาท (ตามมูลค่าปัจจุบัน) ตลอดช่วงอายุการให้สิทธิเฉลี่ยปีละประมาณ 400 ล้านบาท และยังเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับศักยภาพ ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินของ รฟท. เหมาะสมกับศักยภาพเชิงพาณิชย์ของที่ดิน การปล่อยทิ้งไม่ใช้ประโยชน์ที่ดิน หรือใช้ประโยชน์ไม่เต็มตามศักยภาพ เป็นต้นทุนการเสียโอกาส (Opportunity Cost) ของ รฟท. เป็นการสร้างขีดความสามารถของ รฟท. อีกทั้งเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานของสถานีกลางบางซื่อในรูปแบบของศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งทางรถไฟ ช่วยเพิ่มขอบเขตการให้บริการของสถานีกลางบางซื่อ และช่วยเหนี่ยวนำให้อุปสงค์การใช้สถานีกลางบางซื่อเพิ่มขึ้น
- (2) ความเป็นจริงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การลงทุนในโครงการ มีผลดีด้านเศรษฐกิจและสังคม เกิดการจ้างงาน การเพิ่มโอกาสทางการค้าและบริการ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อเนื่องต่างๆ เป็นการกระจายความเจริญออกสู่ชนเมือง และเป็นพัฒนาการส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำให้เกิดการพัฒนาของพื้นที่ใกล้เคียง

ประโยชน์ของโครงการและความเหมาะสมทางเทคนิค

- (1) ที่ตั้งโครงการและลักษณะพื้นที่ สถานีกลางบางซื่อจะเป็นศูนย์กลางหลักของระบบคมนาคมและขนส่งสาธารณะ เป็นศูนย์กลางเดินทางและขนส่งระบบราง 4 ระบบ ได้แก่
 - รถไฟทางไกล (Inter-City Train)
 - รถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train Red Line)

- รถไฟฟ้าความเร็วสูง (High-Speed Railway)
- รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Rail Link)

รวมถึงยังมีสถานีรถไฟในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BRT) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง (MRT)

โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์

- แปลง A ตั้งอยู่บริเวณทิศใต้ของสถานีกลางบางซื่อ เป็นแปลงที่อยู่ติดสถานีกลางบางซื่อมากที่สุด โดยมีเนื้อที่ประมาณ 32.11 ไร่ ภายใต้แนวคิด “Smart Business Complex” เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ในลักษณะของ Retail ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหาร และเครื่องดื่ม และร้านให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ โรงแรมที่สนับสนุนกิจกรรมการเดินทางท่องเที่ยว อาคารสำนักงาน โรงแรมเป็นธุรกิจหลักและมี Retail/Parking เป็นส่วนเสริมการพัฒนาโครงการในโซน A จะทำให้มีผู้มาใช้บริการรถไฟที่สถานีกลางบางซื่อมากขึ้นช่วยเสริมภาพลักษณ์บรรยากาศให้สถานีกลางบางซื่อดูทันสมัย มีชีวิตชีวา
- แปลง B ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของสถานีกลางบางซื่อ มีเนื้อที่ประมาณ 78 ไร่ พื้นที่ทั้งแปลงได้จัดสรรเป็นส่วนซ่อมบำรุงงานรถไฟทางไกล (Long Distance Train) จึงส่งผลให้การพัฒนาดังกล่าวต้องก่อสร้างทางยกระดับ (Platform) รองรับอาคารต่างๆ ภายใต้แนวคิด “Asean Commercial & Business Hub” ที่อาคารสำนักงาน เน้นลูกค้าต่างชาติและในประเทศ และมีศูนย์การค้าที่มีการขายส่งที่พัฒนาต่อยอดจากตลาดนัดสวนจตุจักรซึ่งเป็นตลาดนัดกลางแจ้งที่ขายสินค้า OTOP/SMEs ของคนไทยที่ใหญ่ที่สุด มีอาคารสำนักงานทันสมัย มีโรงแรมรองรับนักท่องเที่ยวที่มีติดต่อกับขายนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็น 3 ธุรกิจหลัก และมีในส่วน Exhibition & Convention Hall นอกจากนี้ยังมีที่พักในรูปแบบ Residential

- แปลง C ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกเฉียงเหนือของสถานีกลางบางซื่อ มีเนื้อที่ประมาณ 105 ไร่ ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งหมอชิต ที่หมดสัญญาและมีแผนจะย้ายออก ซึ่งในอนาคตภายหลังจากสถานีหมอชิตย้ายออก พื้นที่แปลง C ถูกกำหนดเป็นพื้นที่ของส่วนซ่อมบำรุงงานรถไฟชานเมือง และบางส่วนด้านทิศใต้ฝั่งตะวันออก จัดสรรเป็นพื้นที่รองรับสถานีย่อยสำหรับรถ บขส. ภายใต้แนวคิด “Smart Healthy & Vibrant Town” เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ในลักษณะเน้นการพัฒนาที่อยู่อาศัยไปพร้อมกับสถานที่ทำงานแบบมี Creativity & Good Environment มีที่ตั้งอยู่ตรงกันข้ามกับฝั่งสวนสาธารณะ

ต้นทุนการดำเนินการ โดยมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินโครงการที่เหมาะสม และในกรณีที่ เป็นโครงการที่จะใช้จ่ายงบประมาณแผ่นดินร่วมด้วยให้แสดงงบประมาณแผ่นดินที่จำเป็นตลอดเวลาของโครงการด้วย

โครงการพัฒนาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ

แปลง A : Smart Business Complex

แปลง B : Asean Commercial & Business Hub

แปลง C : Smart Healthy & Vibrant Town

ที่ปรึกษาได้ศึกษาความเหมาะสมด้านธุรกิจและการลงทุนสรุปผลได้ดังนี้

	แปลงที่ดิน	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.) (ที่พัฒนาได้)	พื้นที่ขาย (ตร.ม.)	ที่จอดรถ (คัน) (120 ตร.ม./คัน)
1.	แปลง A1	167,030	92,409	1,402
2.	แปลง A2	150,042	86,684	1,308
	รวมแปลง A	317,072	179,093	2,710
1.	แปลง B1	284,994	158,300	2,380
2.	แปลง B2	254,643	146,049	2,300
	รวมแปลง B	539,637	304,349	4,680
1.	แปลง C1	343,488	189,240	3,062
2.	แปลง C2	496,180	288,401	4,284
	รวมแปลง C	839,668	477,641	7,346

โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม. 11

ความเป็นมา

การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัท ไทยเอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์คอนเซ็ป จำกัด ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 โดยโครงการแล้วเสร็จเมื่อปี 2554 ลักษณะโครงการเป็นการพัฒนาเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ ต่อมาได้ว่าจ้างสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) ทำการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักนิคมรถไฟ กม.11 ผลการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2559

การรถไฟฯ ได้มีหนังสือที่ รฟ1/2580/2559 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2559 เรื่องปรับปรุงเพิ่มเติมรายละเอียดให้ครบถ้วนตามความเห็นของ สนข. โครงการศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเบื้องต้น โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้มีบันทึกท้ายหนังสือ สนข. ที่ คค.0803.3/614 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2560 เรื่องปรับปรุงเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเบื้องต้น โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 มอบหมายให้การรถไฟฯ รับความเห็นของ สนข. ไปพิจารณาและเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการศึกษาวិเคราะห์โครงการเพิ่มเติมก่อนเสนอคค.

การรถไฟฯ มีหนังสือเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ (ครร.) พิจารณา ที่ รฟ1/1057/2560 ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2560 เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 และ ครร. นำเข้าพิจารณาในการประชุม

ครร. ครั้งที่ 13/2560 วันที่ 19 มิถุนายน 2560 และการประชุม ครร. ครั้งที่ 14/2560 วันที่ 2 กรกฎาคม 2560 โดยมีมติที่ปรึกษา ปรับปรุงเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของการวิเคราะห์ด้านการเงินตามความเห็นของ ครร. และปรับลดขนาดห้องพักและจำนวนห้องพักให้สอดคล้องกับจำนวนในปัจจุบัน พร้อมทั้งปรับปรุงมูลค่าการก่อสร้างบ้านพักและค่าธรรมเนียมการจัดหาประโยชน์ให้รองรับต่อการก่อสร้างบ้านพัก และนำเสนอให้ ครร. พิจารณาอีกครั้งในการประชุมครั้งต่อไป

การรถไฟฯ มีหนังสือเสนอ ครร. พิจารณา ที่ รฟ1/1275/2560 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 เรื่องปรับปรุงข้อมูลเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 และ ครร. นำเข้าพิจารณาในการประชุม ครร. ครั้งที่ 16/2560 วันที่ 27 กรกฎาคม 2560 โดยมีมติให้ที่ปรึกษา ปรับปรุงเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของการวิเคราะห์ด้านการเงินตามความเห็นของ ครร. กรณีปล่อยเช่าระยะเวลา 30 ปี โดยมีโรงพยาบาลฯ (พัฒนารวมแปลง F) กรณีปล่อยเช่าระยะเวลา 50 ปี โดยมีบ้านพักฯ และโรงพยาบาลฯ และพัฒนาเต็มพื้นที่โดยย้ายบ้านพักพนักงานการรถไฟฯ และโรงพยาบาลฯ ไปยังบริเวณย่านตึกแดง และนำเสนอให้ ครร. พิจารณาอีกครั้งในการประชุมครั้งต่อไป

การรถไฟฯ มีหนังสือเสนอ ครร. พิจารณา ที่ รฟ1/1418/2560 ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2560 เรื่องปรับปรุงข้อมูลเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 และ ครร. นำเข้าพิจารณาในการประชุม ครร. ครั้งที่ 17/2560 วันที่ 11 สิงหาคม 2560 และ ครร. มีมติรับรองการประชุมในการประชุม ครร. ครั้งที่ 23/2560 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2560 เห็นชอบเห็นควรให้นำพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 ออกพัฒนาเต็มพื้นที่ 325.40 ไร่ ระยะเวลาเช่า 50 ปี โดยย้ายบ้านพักพนักงานการรถไฟฯ และโรงพยาบาลฯ ไปยังพื้นที่บริเวณย่านตึกแดง

สถานะปัจจุบัน เติริมเอกสารเสนอ คค. พิจารณา เพื่อดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมทุน 2556 คาดว่าจะได้คัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนตามขั้นตอน พ.ร.บ.ร่วมทุนในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

ด้านทำเลที่ตั้ง **ทิศเหนือ** จรด ลำรางสาธารณะที่เชื่อมต่อถนนวิภาวดีรังสิต จนถึง ถนนกำแพงเพชร 2

ทิศใต้ จรดสวนวชิรเบญจทัศและต่อเนื่องถึงสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์และสวนจตุจักร

ทิศตะวันออก ติดกลุ่มอาคารสำนักงานใหญ่ ปตท.

ทิศตะวันตก ถนนกำแพงเพชร 2

ขนาดพื้นที่ ประมาณ 359.21 ไร่

ขนาดพื้นที่ที่สามารถพัฒนาได้ ประมาณ 325.40 ไร่

การรื้อย้ายบ้านพักพนักงาน

จากการประชุมคณะกรรมการรถไฟฟ้า ครั้งที่ 17/2560 เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 มีมติเห็นควรให้นำพื้นที่บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 ออกพัฒนาเต็มพื้นที่ 325.40 ไร่ โดยย้ายบ้านพักพนักงานการรถไฟฟ้า และโรงพยาบาลฯ ไปยังพื้นที่บริเวณย่านตึกแดง

รูปแบบการพัฒนา

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำ

ความเป็นมา

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เพื่อศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

มูลค่าทรัพย์สิน

มูลค่าที่ดิน	21,148.18 ล้านบาท
มูลค่าโครงการ	96,271.00 ล้านบาท
มูลค่าสิทธิให้เช่า (PV)	9,210.5 ล้านบาท
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์	2,537.78 ล้านบาท

สถานะปัจจุบัน

อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียด ตามความเห็นของกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการรถไฟฟ้า

ทำเลที่ตั้งโครงการ

มีพื้นที่ทั้งหมด 277.5 ไร่ โดยทำเลที่ตั้งเป็นพื้นที่ติดแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสถานีแม่น้ำ มีที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองใกล้กับศูนย์กลางเศรษฐกิจและแหล่งงานสำคัญของประเทศ เช่น สาทร อโศก และสีลม

ทิศเหนือ ติดกับพื้นที่ของกรมธนารักษ์ และพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

ทิศตะวันออก ติดกับพื้นที่คลังน้ำมันเชลล์

ทิศตะวันตก ติดกับวัดช่องลม

ทิศใต้ ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา

สภาพปัจจุบัน

บริเวณริมถนนเชื้อเพลิงซึ่งเป็นถนนสายหลักสายเดียวที่เข้าถึงพื้นที่ศึกษามีชุมชนแออัดอาศัยอยู่ มีพื้นที่รกร้างและที่ทิ้งขยะและส่วนอื่นๆ ที่สามารถมองเห็นได้ประกอบไปด้วยพื้นที่รกร้างทางรถไฟเก่า และที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมที่เช่าพื้นที่ เช่น โรงโม่ปูน คลังน้ำมัน เป็นต้น

การเข้าถึงพื้นที่

มี 3 เส้นทาง คือ ถนนเชื้อเพลิง ถนนพระรามที่ 3 ถนนพระรามที่ 3 (วัดช่องลม)

การรื้อย้าย

บริเวณชุมชนวัดช่องลม (โซน 5)

จากการวิเคราะห์ทางด้านสังคม พบว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเป็นชุมชนสูง มีการตั้งถิ่นฐานอยู่อาศัยอยู่แล้ว การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวจึงมีความจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนอยู่อาศัยเดิม โดยมีการออกแบบไว้ ดังนี้

- รื้อย้ายผู้อยู่อาศัยเดิมไปที่ดินอื่นที่ใกล้เคียงก่อน หรือการใช้มาตรการชดเชยหรือการซื้อ/เช่าโครงการบ้านจัดสรร/อาคารชุดทดแทน
- สร้างอาคารที่พักอาศัย 2 อาคาร เพื่รองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยเดิม
- ได้รับสิทธิในการสนับสนุนราคาค่าเช่า
- รูปแบบการพัฒนาโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำ

แบ่งพื้นที่ออกเป็นทั้งหมด 5 โซน

โซน 1 Gateway Commercial Park มีพื้นที่รวม 77.13 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์และที่พักอาศัย FAR 6.5:1

โซน 2 Iconic Marina มีพื้นที่รวม 44.00 ไร่ แบ่งเป็นอาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษและท่าเทียบเรือ FAR 10:1

โซน 3 Cultural Promenade มีพื้นที่รวม 78.25 ไร่ แบ่งเป็นอาคารสำนักงานและพื้นที่เชิงพาณิชย์ FAR 4.5:1

โซน 4 Riverfront Residence มีพื้นที่รวม 55.63 ไร่ กลุ่มอาคารพักอาศัย FAR 10:1

โซน 5 Affordable Community มีพื้นที่รวม 22.50 ไร่ พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย FAR 4.13:1

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำ มูลค่าทรัพย์สิน

มูลค่าที่ดิน	21,148.18	ล้านบาท
มูลค่าโครงการ	96,271	ล้านบาท
มูลค่าสิทธิให้เช่า (PV)	9,210.5	ล้านบาท
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์	2,537.78	ล้านบาท

โครงการโรงแรมรถไฟ หัวหิน มูลค่าทรัพย์สิน

มูลค่าที่ดิน	6,346.12	ล้านบาท
มูลค่าโครงการ	8,086.00	ล้านบาท
มูลค่าสิทธิให้เช่า (PV)	3,127.65	ล้านบาท
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์	938.29	ล้านบาท

โครงการสนามกอล์ฟหัวหิน มูลค่าทรัพย์สิน

รายการ	สนามกอล์ฟหลวงหัวหิน	โรงแรมกอล์ฟอินน์	รวม	หน่วย
มูลค่าที่ดิน	1,256.63	152.50	1,409.13	ล้านบาท
มูลค่าโครงการ	-	-	2,116.00	ล้านบาท
มูลค่าสิทธิให้เช่า (PV)** อัตราคิดลด 5%	690.86	54.98	745.84	ล้านบาท
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์	113.85	10.02	123.87	ล้านบาท

แผนแม่บทการพัฒนาที่ดิน 12 ย่านสถานี ตามเส้นทางรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้จากการบริหารทรัพย์สิน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนฟื้นฟูกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกทั้งเป็นมาตรการแก้ไขปัญหาของการรถไฟฯ ในแผนวิสาหกิจด้านบริหารทรัพย์สิน ประกอบด้วย โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ 25 สถานี ซึ่งฝ่ายบริหารทรัพย์สินจะต้องดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ 12 ย่านสถานี โดยมีเป้าหมายให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2558 ต่อจากโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่ดินที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2552 จำนวน 13 ย่านสถานี ได้แก่ สถานีกาญจนบุรี สถานีฉะเชิงเทรา สถานีอรัญประเทศ - สถานีคลองลึก สถานีพิษณุโลก สถานีอุตรดิตถ์ สถานีนครลำปาง สถานีเชียงใหม่ สถานีนครราชสีมา สถานีบุรีรัมย์ สถานีศรีสะเกษ สถานีขอนแก่น สถานีหัวหิน และสถานีชุมทางหาดใหญ่

ในจำนวนที่ดินทั้ง 25 แปลงดังกล่าว เป็นที่ดินในย่านสถานีที่มีศักยภาพเหมาะสมต่อการพัฒนา มีความจำเป็นเร่งด่วนในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่ดินเพื่อให้ที่ดินของการรถไฟฯ มีมูลค่าเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดประโยชน์สร้างรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการ เพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟฯ

การรถไฟฯ พิจารณาเห็นว่าแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่และอสังหาริมทรัพย์เป็นการเพิ่มศักยภาพพื้นที่ของการรถไฟฯ กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาตามแผนแม่บท แต่ด้วยเป็นโครงการขนาดใหญ่ซึ่งมีผลกระทบกับบริเวณย่านสถานี อาคารที่ทำการ และพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและการรถไฟฯ ได้รับประโยชน์สูงสุดจึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญทำการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตย่านสถานีต่างๆ โดยดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ วิเคราะห์และออกแบบโครงการลงทุนเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ และสถานการณ์ตลาดอสังหาริมทรัพย์ในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงเป็นแนวทาง เพื่อให้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมดำเนินงานและเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางข้อเสนอแนะต่างๆ แก่การรถไฟฯ สำหรับเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจ และเพื่อให้โครงการดังกล่าวดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม

รายละเอียดเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปีงบประมาณ 2558 จำนวน 12 ย่านสถานี ดังนี้

พื้นที่	สถานี	จำนวนพื้นที่ ตร.ม. (ไร่)
ส่วนกลาง	1. ชนบุรี	236,935 ตร.ม. (148.08 ไร่)
	2. ศรีราชา	153,938 ตร.ม. (96.21 ไร่)
ภาคเหนือ	3. นครสวรรค์	476,100 ตร.ม. (297.56 ไร่)
	4. ศิลาอาสน์	610,176 ตร.ม. (381.36 ไร่)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	5. ปากช่อง	76,712 ตร.ม. (47.95 ไร่)
	6. ชุมทางบัวใหญ่	160,000 ตร.ม. (100 ไร่)
	7. หนองคาย	320,250 ตร.ม. (200.16 ไร่)
	8.1 อุบลราชธานี	315,152 ตร.ม. (196.97 ไร่)
	8.2 ทางแยกสายบึงหวาย	315,152 ตร.ม. (196.97 ไร่)
	8.3 พื้นที่โพธิ์มูล	315,152 ตร.ม. (196.97 ไร่)
ภาคใต้	9. ชะอำ	80,000 ตร.ม. (50 ไร่)
	10. ชุมพร	171,443 ตร.ม. (107.15 ไร่)
	11. สุราษฎร์ธานี	171,110 ตร.ม. (106.94 ไร่)
	12. พังงา-ท่านุ่น	1,376,000 ตร.ม. (860 ไร่)

*หมายเหตุ พื้นที่วัดจากการสำรวจ

แนวความคิดการพัฒนาในภาพรวม

วิสัยทัศน์การพัฒนา การจัดทำโครงการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามเส้นทางรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง จำนวน 12 ย่านสถานี จัดทำภายใต้แนวคิดวิสัยทัศน์การพัฒนา คือ “พลิกโฉมที่ดินการรถไฟ เพื่อการใช้ที่ดินอย่างคุ้มค่า เสริมรายได้ สร้างอนาคต” เพื่อพัฒนาพื้นที่โดยรอบย่านสถานีรถไฟ ซึ่งปัจจุบันยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่เป็นระเบียบ และขาดแนวทางการควบคุมที่ชัดเจน ทำให้การใช้ที่ดินไม่มีประสิทธิภาพและศักยภาพเท่าที่ควร เพื่อให้การใช้ที่ดินมีคุณค่ามากยิ่งขึ้น และเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองนั้นๆ รวมถึงโอกาสที่แต่ละพื้นที่จะได้รับจากนโยบาย AEC จึงกำหนด

จัดลำดับกลุ่มย่านสถานีที่มีศักยภาพ เพื่อเสนอแนะแนวทางการลงทุนพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถแบ่งย่านสถานีออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มย่านสถานีที่มีศักยภาพสูง กลุ่มย่านสถานีที่มีศักยภาพปานกลาง และกลุ่มย่านสถานีที่มีศักยภาพต่ำ โดยการประเมินจากปัจจัยหลักๆ ได้แก่ ทำเลที่ตั้งและศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่โดยรอบ เศรษฐกิจของเมืองที่เป็นที่ตั้งของย่านสถานี นโยบายการพัฒนาของรัฐ ปัจจัยทางด้านการตลาด และคาดการณ์ผลตอบแทนทางการเงิน



1. ย่านสถานีธนบุรี

1.1 ข้อมูลพื้นที่ย่านสถานีธนบุรี

พื้นที่โครงการประมาณ 236,672 ตร.ม. หรือ 147.92 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของการรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณ สถานีธนบุรี ตั้งแต่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงบริเวณใกล้กับถนน จรัลสนิทวงศ์ ประกอบด้วย พื้นที่ชุมชน พื้นที่ศาสนสถาน พื้นที่ตลาด พื้นที่ของโรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่เพื่อกิจการรถไฟ

1.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีธนบุรี

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน ใกล้กับบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ประกอบกับทำเลที่ตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองบางกอกน้อย และวัดวชิรารามที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว อยู่ไม่ไกลจากพื้นที่โครงการ รวมไปถึงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้สะดวกสบายหลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ และเป็นย่านแหล่งงานและสถานศึกษาที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ ซึ่งสามารถสนับสนุน การพัฒนาพื้นที่ให้มีความดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้งานได้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมวิถีชีวิต เชิงสุขภาพเพื่อชุมชนและการอยู่อาศัย

1.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีธนบุรี

การพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านสถานีธนบุรี แบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิม จะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีธนบุรี สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง พื้นที่แนวรางรถไฟ ศูนย์ซ่อมบำรุง

(2) Zone 2 : Rented Area (Non - SRT) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ ปลอมเช่าให้กับภาคเอกชนหรือภาครัฐ ในการใช้ประโยชน์ ได้แก่ โรงพยาบาลศิริราช ตลาดศาลาน้ำเย็น นิมน้ำมัน ลานจอดรถ หอพัก โรงพยาบาลศิริราช

(3) Zone 3 : New Residential and SRT Town พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 3 อาคาร ที่พักอาศัยพนักงาน และที่พักอาศัยนักศึกษาแพทย์ ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ และอาคารที่พักอาศัยแพทย์ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณโรงพยาบาลศิริราชและแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : Thonburi Railway New Commercial พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม ได้แก่ สถานีธนบุรี สถานีศิริราช และสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ที่จะมีการก่อสร้างในอนาคต การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีธนบุรี เป็นการพัฒนาศูนย์ที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมสำหรับชุมชน โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก

2. ย่านสถานีหนองคาย

2.1 ข้อมูลพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีหนองคาย

พื้นที่โครงการประมาณ 315,744 ตร.ม. หรือ 197.34 ไร่ อ้างอิงจากการสำรวจทางกายภาพของพื้นที่สำรวจพื้นที่ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณย่านสถานีหนองคาย ตั้งอยู่ติดริมถนนมิตรภาพ (ทล.2) และถนนบ้านดอนคู่ตำบลมีชัย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

2.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีหนองคาย

พื้นที่ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดหนองคาย เป็นจังหวัดชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน มีพื้นที่ส่วนใหญ่ติดฝั่งแม่น้ำโขง ตรงข้ามกับประเทศลาว และตั้งแต่ปี 2556 ได้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพรองรับการเปิดประเทศเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจประชาคมอาเซียน (AEC : ASEAN Economic Community) ทำให้พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่เขตปลอดภาษี เพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ ซึ่งสามารถสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้งานได้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและพาณิชยกรรมปลอดภาษี

2.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีหนองคาย

การพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านสถานีหนองคาย แบ่งการพัฒนาออกเป็น 7 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิม จะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีหนองคาย และพื้นที่แนวรางรถไฟ

(2) Zone 2 : SRT Operated Area (Double - Track Railway) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ ปลอมเช่าให้กับภาคเอกชนหรือภาครัฐในการใช้ประโยชน์ ได้แก่ แนวพื้นที่เพื่อรองรับรถไฟทางคู่

(3) Zone 3 : Nongkhai Tourist and City Center พื้นที่บริเวณโซนพาณิชยกรรมและรองรับการท่องเที่ยว เป็นการรองรับนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ได้แก่ อาคารโรงแรม และอาคารพาณิชยกรรม โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีอันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : Nongkhai Market and Town Center พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชยกรรม เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก

(5) Zone 5 : Railway Hub Center พื้นที่บริเวณโซนพาณิชยกรรมชุมชนที่รองรับกิจกรรมของชุมชนผู้อยู่อาศัยโดยรอบและนักท่องเที่ยว ผู้สัญจรผ่านไปมาในบริเวณย่านสถานีหนองคาย

โดยมีส่วนกลางที่เป็นพื้นที่นันทนาการและสวนสาธารณะระดับเมือง เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจให้กับชุมชนและนักท่องเที่ยว

(6) Zone 6 : New Residential Ville พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฟ้า และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว และพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้

(7) Zone 7 : Warehouse and Eco-Industrial พื้นที่บริเวณโซนคลังสินค้า เป็นพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมในการเป็นสถานที่สำหรับวาง จัดเก็บ พัก กระจายสินค้าคงคลัง ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์จำหน่ายสินค้า และโกดัง

3. ย่านสถานีพิจัง - ทำนุ

3.1 ข้อมูลพื้นที่ของกรรฟฟ ย่านสถานีพิจัง - ทำนุ

พื้นที่โครงการประมาณ 1,490,268 ตร.ม. หรือ 931 ไร่ อ้างอิงจากการสำรวจทางกายภาพของทีมสำรวจพื้นที่ มีพื้นที่ติดชายหาดยาวประมาณ 3.7 กิโลเมตร และเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเกือบทั้งหมด

3.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีพิจัง - ทำนุ

พื้นที่ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน ใกล้กับจังหวัดภูเก็ต เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในด้านการรองรับการท่องเที่ยว โดยมีแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ให้เต็มศักยภาพโดยเน้นศูนย์ประชุม

ขนาดใหญ่ที่รองรับทั้งการจัดประชุมหลายระดับ รวมไปถึงกิจกรรมที่จะสามารถดึงดูดการท่องเที่ยวและการจัดประชุมแสดงสินค้า ได้แก่ ศูนย์แสดงพันธุ์สัตว์น้ำ สวนสัตว์ สวนนก พิพิธภัณฑ์การเรียนรู้ประวัติศาสตร์พื้นถิ่นและการรถไฟฯ ศูนย์การเรียนรู้ธรรมชาติทางทะเล โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมกิจกรรม MICE เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและธุรกิจระดับภาค

3.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีพิจัง - ทำนุ

การพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านสถานีพิจัง - ทำนุ แบ่งการพัฒนาออกเป็น 8 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิมจะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่ย่านสถานีพิจัง - ทำนุ

(2) Zone 2 : Rented Area (Non - SRT) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ สำหรับเตรียมในการเป็นพื้นที่รองรับรถไฟความเร็วสูง สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รถไฟความเร็วสูง

(3) Zone 3 : MICE City Center การพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านศูนย์ประชุมและการจัดแสดงนานาชาติ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : The Mice Hotel พื้นที่โรงแรม รองรับกิจกรรมท่องเที่ยวและศูนย์ประชุม โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือพื้นที่ส่งเสริมสุขภาพของนักท่องเที่ยวได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(5) Zone 5 : Knowledge Park and Museum พื้นที่รองรับกิจกรรมด้านการศึกษาต่างๆ ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ ศูนย์แสดงสัตว์น้ำ สวนนก สวนสัตว์ สวนพฤกษศาสตร์

(6) Zone 6 : New Residential Area พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว และพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน

เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(7) Zone 7 : Beach Point Park พื้นที่บริเวณด้านหน้าทางเข้าโครงการ เพื่อเป็นแลนด์มาร์ก พัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะในการเป็นลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของนักท่องเที่ยวและผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(8) Zone 8 : Marina and Luxury Hotel พื้นที่บริเวณริมชายหาด ย่านสถานีพังงา - ท่าฉลอม พัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมประเภทโรงแรมระดับ 5 ดาวและพื้นที่รองรับการจอดเรือมารีนาเพื่อการท่องเที่ยว

4. ย่านสถานีคลองเตย

4.1 ข้อมูลพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีคลองเตย

พื้นที่โครงการประมาณ 639,042 ตร.ม. หรือ 399 ไร่ อ้างอิงจากการสำรวจทางกายภาพของทีมสำรวจพื้นที่ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีคลองเตย ตั้งแต่วัดถนนหน้าสถานี (ทางหลวงหมายเลข 1045) ไปจนถึงอีกฝั่งของสถานี คือบริเวณ โรงเรียนวัดดอยแก้ว ชุมชนบ้านพักรถไฟ และโรงเรียนภราดานุสรณ์

4.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีตลาดอาสน์

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตจังหวัดอุดรดิตถ์ โดยการออกแบบวางผังพื้นที่บริเวณสถานีตลาดอาสน์ เป็นการวางผังเพื่อพัฒนาเป็นย่านคลังสินค้าและที่พักอาศัย รองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบ ได้แก่ กลุ่มแหล่งงานอุตสาหกรรม กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเมืองอุดรดิตถ์ การรองรับนักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัยและพนักงานการรถไฟฯ ในพื้นที่เดิม เพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ ซึ่งสามารถสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้งานได้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ระดับภาคและส่งเสริมพาณิชย์กรรมชุมชน

4.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีตลาดอาสน์

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีตลาดอาสน์ แบ่งการพัฒนาออกเป็น 5 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิมจะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีตลาดอาสน์ พื้นที่แนวรางรถไฟสถานีท่าเสา และพื้นที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ (บางส่วน)

(2) Zone 2 : Rented Area (Non - SRT) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่มีอยู่เดิม ได้แก่ พื้นที่โรงเรียนวัดคอดอยแก้ว โรงเรียนภราดานุสรณ์ และอาคารพาณิชย์กรรม ที่มีผู้เช่าเดิม

(3) Zone 3 : New Commercial & Tourist center พื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่ม

ผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบกและส่วนโรงแรมที่พัฒนาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : Warehouse & Storage Service Center

พื้นที่บริเวณโซนคลังสินค้า เป็นพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมในการเป็นสถานที่สำหรับวาง จัดเก็บ พัก กระจายสินค้าคงคลัง ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์จำหน่ายสินค้าและโกดัง

(5) Zone 5 : SRT New Town & Residential Zone

พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว และพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

5. ย่านสถานีชุมทางบัวใหญ่

5.1 ข้อมูลพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีชุมทางบัวใหญ่

พื้นที่โครงการ ตั้งอยู่ที่ ตำบลบัวใหญ่ ห่างจากตัวจังหวัดนครราชสีมาประมาณ 95 กิโลเมตร โดยเข้าไปสถานีจากแยกอำเภอสี่ตา ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร สถานีชุมทางบัวใหญ่ มีรางแยกเป็น 2 ทาง คือหล่มสักและปากช่อง พื้นที่โครงการย่านสถานีชุมทางบัวใหญ่ จำนวน 174.48 ไร่ หรือ 279,168 ตร.ม.

5.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีชุมทางบัวใหญ่

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตจังหวัดนครราชสีมา โดยการออกแบบวางผังพื้นที่บริเวณสถานีชุมทางบัวใหญ่ เป็นการวางผังเพื่อพัฒนาเป็นย่านพื้นที่ศูนย์กลางคลังสินค้าระดับภาคและที่อยู่อาศัยส่งเสริมสภาพแวดล้อม ได้แก่ ระบบขนส่งสินค้าที่มีอยู่เดิมและกลุ่มใหม่ กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเมืองชุมทางบัวใหญ่ การรองรับนักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัยและพนักงานการรถไฟฯ ในพื้นที่เดิมเพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจภาคการค้าภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ ซึ่งสามารถสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความดึงดูดเข้ามาใช้งานได้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นศูนย์กลางคลังสินค้าระดับภาคและที่อยู่อาศัยส่งเสริมสภาพแวดล้อม

5.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีชุมทางบัวใหญ่

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีชุมทางบัวใหญ่ แบ่งการพัฒนาออกเป็น 5 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิมจะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ และพื้นที่แนวรางรถไฟ

(2) Zone 2 : New Commercial & Community Center พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคมโดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีอันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(3) Zone 3 : SRT Town and Warehouse Center พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้

(4) Zone 4 : Buayai Warehouse Center พื้นที่บริเวณโซนคลังสินค้า เป็นพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมในการเป็นสถานที่สำหรับวาง จัดเก็บ พัก กระจายสินค้าคงคลัง ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์จำหน่ายสินค้า และโกดัง (ส่วนที่ 2)

(5) Zone 5 : New Residential and Tourist Center พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ ในบริเวณพื้นที่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจาก บริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งอุตสาหกรรมและ แหล่งงานอื่นๆ

6. ย่านสถานีอุบลราชธานี

6.1 ข้อมูลพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีอุบลราชธานี ทาง แยกบึงหวาย - โพธิ์มูล

พื้นที่โครงการเป็นสถานีรถไฟอุบลราชธานี เป็นกลุ่มสถานีใน เขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จัดกลุ่มอยู่เป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ตั้งอยู่ที่ถนนรถไฟ ตำบลวารินชำราบ อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี อยู่ห่างจากสถานีกรุงเทพเป็นระยะทาง 575 กิโลเมตร พื้นที่โครงการจำนวน 274,692 ตร.ม. หรือ 171.68 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของการรถไฟ แห่งประเทศไทย ประกอบด้วย พื้นที่ชุมชน พื้นที่คลังน้ำมัน และพื้นที่เพื่อกิจการรถไฟ

สถานีรถไฟบึงหวาย เป็นสถานีรถไฟชั้น 3 ตั้งอยู่ที่ตำบลบึงหวาย อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี อยู่ห่างจากสถานี กรุงเทพเป็นระยะทาง 556 กิโลเมตร

สถานีสานโพธิ์มูล ตั้งอยู่ที่ริมแม่น้ำมูล ตำบลโพธิ์มูล อำเภอ วารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี เป็นสถานีหนึ่งในเส้นทาง บึงหวาย - โพธิ์มูล ซึ่งมีระยะทางห่างกัน 7 กิโลเมตร เป็นสถานี ชั้น 1 ปัจจุบันเลิกใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520

6.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีอุบลราชธานี ทาง แยกบึงหวาย - โพธิ์มูล

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตจังหวัดอุบลราชธานีโดยการออกแบบวางผังพื้นที่บริเวณสถานีย่านสถานีอุบลราชธานี ทางแยกบึงหวาย-โพธิ์มูล เป็นการวางผังเพื่อพัฒนาเป็นย่านพื้นที่ศูนย์กลาง พาณิชยกรรมระดับเมืองและย่านนันทนาการระดับเมือง โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมพาณิชยกรรมระดับเมืองและย่านนันทนาการริมน้ำ

6.3 การแบ่งพื้นที่

6.3.1 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีอุบลราชธานี ทางแยก บึงหวาย - โพธิ์มูล

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีอุบลราชธานี แบ่งการพัฒนา ออกเป็น 10 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิม จะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีรถไฟหนองคาย และพื้นที่แนวรางรถไฟ พื้นที่ภายใต้การรถไฟ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ ปล่อยให้ให้กับภาคเอกชนหรือภาครัฐ ในการใช้ประโยชน์ ได้แก่ แนวพื้นที่เพื่อรองรับรถไฟรางคู่

(2) Zone 2 : Rented Area (Non - SRT) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ เตรียมเป็นพื้นที่รองรับรถไฟความเร็วสูง สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รถไฟความเร็วสูง

(3) Zone 3 : SRT New Town and New Residence

พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัดซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : Ubon Town Center พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก

(5) Zone 5 : Ubon New Town District Center พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็น

พื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(6) Zone 6 : Ubon Town Commercial & Residence Area

พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัดซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(7) Zone 7: Ubon City Park

พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(8) Zone 8 : Ubon Riverfront District พื้นที่นันทนาการ และสาธารณะริมแม่น้ำ เพื่อรองรับกิจกรรมที่ส่งเสริมด้าน วิถีชีวิตและเพิ่มคุณภาพชีวิต ในประเภทการใช้งานลานกิจกรรม หรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็น พื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิต ที่ดีขึ้น

(9) Zone 9 : Ubon Commercial and Residence Riverfront พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่ม ผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงนการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นใน การพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มี ความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทาง ไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน

(10) Zone 10 : Riverfront Green Buffer พื้นที่นันทนาการ และสาธารณะริมแม่น้ำ เพื่อรองรับกิจกรรมที่ส่งเสริมด้าน วิถีชีวิตและเพิ่มคุณภาพชีวิต ในประเภทการใช้งานลานกิจกรรม หรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็น พื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิต ที่ดีขึ้น

6.3.2 การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีทางแยกบึงหวาย แบ่งการพัฒนาออกเป็น 5 โซน

(1) Zone 1 : Bungwai Community South Area พื้นที่ ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อ เป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้น ทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม

โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดย มีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่ เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิด ลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการ พักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มี คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(2) Zone 2 : Bungwai Agricultural Market and Retail 1 พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาดสินค้าเกษตร และ พื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับ กิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่ม ผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับ ศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิด โล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกาย ของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูก ออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิด สภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(3) Zone 3 : Bungwai Agricultural Market and Retail 2 พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาดสินค้าเกษตร และ พื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับ กิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่ม ผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับ ศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่ เปิดโล่งกับพื้นที่ อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกาย ของผู้พักอาศัยในชุมชนได้

(4) Zone 4 : Bungwai Agricultural Market and

Retail 3 พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาดสินค้าเกษตร และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า

(5) Zone 5 : Bungwai Community North Area

พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม

6.3.3 การพัฒนาพื้นที่บริเวณโพธิ์มูล แบ่งการพัฒนาออกเป็น 5 โซน

(1) Zone 1 : Phomoon Elderly Care Center

พื้นที่เพื่ออยู่อาศัยเชิงสุขภาพ เพื่อบริการกลุ่มผู้สูงอายุในด้านศูนย์สุขภาพและดูแลผู้สูงอายุ อยู่บริเวณริมแม่น้ำ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้

(2) Zone 2 : Phomoon Recreation Zone

พื้นที่รองรับกิจกรรมนันทนาการและสาธารณะ ริมแม่น้ำ โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้าให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็น

พื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(3) Zone 3 : Phomoon Riverfront Commercial

พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก

(4) Zone 4 : Eco - Healthy Tourism Center

พื้นที่เชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่และนักท่องเที่ยวในพื้นที่ พัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีอันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(5) Zone 5 : Phomoon Riverfront Preservation Area

พื้นที่รองรับกิจกรรมนันทนาการและสาธารณะริมแม่น้ำ เพื่อการอนุรักษ์ โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า พัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

7. ย่านสถานีชุมพร

7.1 ข้อมูลพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีชุมพร

พื้นที่โครงการประมาณ 208,053 ตร.ม. หรือ 130 ไร่ อ้างอิงจากการสำรวจทางกายภาพของพื้นที่สำรวจพื้นที่ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีชุมพร ตั้งแต่ริมถนนนวมินทร์ร่วมใจและถนนไตรรัตน์ ไปจนถึงอีกฝั่งของสถานีชุมพรคือฝั่งบ้านพักพนักงานการรถไฟฯ

7.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีชุมพร

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตจังหวัดชุมพรโดยการออกแบบวางผังพื้นที่บริเวณสถานีชุมพร เป็นการวางผังเพื่อพัฒนาเป็นย่านส่งเสริมพาณิชย์กรรมระดับย่านและท่องเที่ยวนานาชาติ ได้แก่ กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเมืองชุมพร การรองรับนักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัยและพนักงานการรถไฟฯ ในพื้นที่เดิม เพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ ซึ่งสามารถสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้งานได้มากขึ้น

7.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีชุมพร

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีชุมพร แบ่งการพัฒนาออกเป็น 5 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิมจะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีชะอำ และพื้นที่แนวรางรถไฟ

(2) Zone 2 : Rented Area (Non - SRT) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ เตรียมเป็นพื้นที่รองรับรถไฟความเร็วสูง สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รถไฟความเร็วสูง

(3) Zone 3 : New Commercial & Activity Zone พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อนเพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : City Hotel & Tourist Center พื้นที่บริเวณโซนพาณิชย์กรรมและรองรับการท่องเที่ยว เป็นการรองรับนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ได้แก่ อาคารโรงแรม และอาคารพาณิชย์กรรม โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม

(5) Zone 5 : SRT Town & Residential Zone พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน

8. ย่านสถานีสุราษฎร์ธานี

8.1 ข้อมูลพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีสุราษฎร์ธานี

สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี หรือเดิมชื่อ สถานีพุนพิน เนื่องจากตั้งอยู่ที่อำเภอพุนพิน เปิดเมื่อปี 2458 แต่ได้เปลี่ยนชื่อเพื่อให้สอดคล้องกับชื่อจังหวัด เป็นสถานีรถไฟประจำจังหวัดสุราษฎร์ธานี ห่างจากตัวอำเภอเมือง สุราษฎร์ธานี ประมาณ 12 กิโลเมตร เป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ของทางรถไฟสายใต้ ขนาดพื้นที่โครงการ 171,110 ตร.ม. (106.94 ไร่) ครอบคลุมพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย พื้นที่ชุมชน พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่เพื่อกิจการรถไฟของสถานีสุราษฎร์ธานี

8.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีสุราษฎร์ธานี

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยการออกแบบวางผังพื้นที่บริเวณสถานีสุราษฎร์ธานี เป็นการวางผังเพื่อพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย รองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบ ได้แก่ กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเมืองสุราษฎร์ธานี การรองรับนักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัยและพนักงานการรถไฟฯ ในพื้นที่เดิม เพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมพาณิชยกรรมระดับย่าน และท่องเที่ยวนานาชาติ

8.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีสุราษฎร์ธานี

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีสุราษฎร์ธานี แบ่งการพัฒนาออกเป็น 7 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิมจะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีชะอำ และพื้นที่แนวรางรถไฟ

(2) Zone 2 : Rented Area (Non - SRT) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ สำหรับเตรียมในการเป็นพื้นที่รองรับรถไฟความเร็วสูง สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รถไฟความเร็วสูง

(3) Zone 3 : New Commercial & Tourist Zone พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : New Commercial & Service Center พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรม

หรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(5) Zone 5 : New Residential Zone พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว และพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน สามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(6) Zone 6 : SRT Market Zone พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า

(7) Zone 7 : SRT Commercial & Residential Zone พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัย พนักงานการรถไฟฟ้า และผู้อยู่อาศัยใหม่มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่รองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน

9. ย่านสถานีศรีราชา

9.1 ข้อมูลพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีศรีราชา

พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ติดโรงเรียนอัสสัมชัญ ศรีราชา ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอสัตร์ราชา จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่โครงการจำนวน 153,938 ตร.ม. หรือ 147.93 ไร่

9.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีศรีราชา

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตศรีราชา การออกแบบวางผังพื้นที่บริเวณสถานีศรีราชาเป็นการวางผังเพื่อพัฒนาเป็นย่านที่พักอาศัยรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบ ได้แก่ กลุ่มแหล่งงานอุตสาหกรรม กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเมืองศรีราชา การรองรับนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัยและพนักงานการรถไฟฟ้า ในพื้นที่เดิม และเพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมพาณิชย์กรรมรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมและแหล่งท่องเที่ยว

9.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีศรีราชา

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีศรีราชา แบ่งการพัฒนาออกเป็น 6 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฟ้า เดิม จะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีศรีราชา และพื้นที่แนวรางรถไฟ

(2) Zone 2 : SRT Operated Area (Double - Track Railway) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฟ้า เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฟ้า เตรียมเป็นพื้นที่รองรับรถไฟความเร็วสูง สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รถไฟความเร็วสูง

(3) Zone 3 : New Residential Zone พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งอุตสาหกรรมและแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : New Commercial Zone & Center Point พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก

(5) Zone 5 : Hotel & Tourist Center พื้นที่บริเวณโซนพาณิชยกรรมและรองรับการท่องเที่ยว เป็นการรองรับนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ได้แก่ อาคารโรงแรม และอาคารพาณิชยกรรม โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(6) Zone 6 : SRT Town & Residence Community พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัย พนักงนการรถไฟฟ้า และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

10. ย่านสถานีปากช่อง

10.1 ข้อมูลพื้นที่ของทรรสรถไฟฯ ย่านสถานีปากช่อง

พื้นที่โครงการย่านสถานีปากช่อง เป็นพื้นที่ติดย่านการค้าและพาณิชยกรรมปากช่อง ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลปากช่อง อำเภอเมืองปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา พื้นที่โครงการประมาณ 76,291 ตร.ม. หรือ 47.68 ไร่

10.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีปากช่อง

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตจังหวัดนครราชสีมาโดยการออกแบบวางผังพื้นที่บริเวณสถานีปากช่อง เป็นการวางผังเพื่อพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย รองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบ ได้แก่ กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเมืองปากช่อง การรองรับนักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัยและพนักงานการรถไฟฟ้า

ในพื้นที่เดิม เพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงพณิชยกรรมและจุดเปลี่ยนผ่านการคมนาคม

10.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีปากช่อง

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีปากช่อง แบ่งการพัฒนาออกเป็น 7 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิมจะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีปากช่อง และพื้นที่แนวรางรถไฟ

(2) Zone 2 : SRT Operated Area (Double - Track Railway) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางรถไฟฯ สำหรับเตรียมในการเป็นพื้นที่รองรับรถไฟความเร็วสูง สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รถไฟความเร็วสูง

(3) Zone 3 : New Residential Area & SRT Town พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัดซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกาย

ของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : Commercial & Market Place พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเกษตรเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก

(5) Zone 5 : Residential Ville พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งอุตสาหกรรมและแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(6) Zone 6 : Pakchong Farming Shop พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเกษตรเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก

(7) Zone 7 : Pakchong Railway Mart พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเกษตรเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก

11. ย่านสถานีนครสวรรค์

11.1 ข้อมูลพื้นที่ของการรถไฟฯ ย่านสถานีนครสวรรค์

เดิมสถานีนครสวรรค์มีชื่อว่าสถานีหนองปลิง ต่อมาได้มีการย้ายสถานีรถไฟประจำจังหวัดนครสวรรค์จากสถานีรถไฟปากน้ำโพมาอยู่ที่สถานีหนองปลิง จึงได้เปลี่ยนชื่อเป็นสถานีนครสวรรค์ พื้นที่โครงการประมาณ 486,189 ตร.ม. หรือ 304 ไร่

11.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีนครสวรรค์

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตจังหวัดนครสวรรค์ เป็นจังหวัดชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน มีพื้นที่ส่วนใหญ่ติดฝั่งแม่น้ำโขง ตรงข้ามกับประเทศลาว และตั้งแต่ปี 2556 ได้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพรองรับการเปิดประเทศเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจประชาคมอาเซียน (AEC : ASEAN Economic Community) เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่เขตปลอดภาษี เพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ ซึ่งสามารถสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้งานได้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการรองรับการคมนาคมระบบรางและพาณิชย์กรรมระดับเมือง

11.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาย่านสถานีนครสวรรค์

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีนครสวรรค์ แบ่งการพัฒนาออกเป็น 7 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฯ เดิม จะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีนครสวรรค์ พื้นที่แนวรางรถไฟ และศูนย์ซ่อมบำรุง

(2) Zone 2 : Rented Area (Non - SRT) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฯ เป็นผู้กำกับดูแล โดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฯ สำหรับเตรียมในการเป็นพื้นที่รองรับรถไฟความเร็วสูง สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รถไฟความเร็วสูง

(3) Zone 3 : Warehouse & Storage Service Center พื้นที่บริเวณโซนคลังสินค้า เป็นพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมในการเป็นสถานที่สำหรับวาง จัดเก็บ พัก กระจายสินค้าคงคลัง ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์จำหน่ายสินค้า และโกดัง (ส่วนที่ 1)

(4) Zone 4 : Commercial & Logistics Center พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลาง ด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(5) Zone 5 : Warehouse Service Center พื้นที่บริเวณโซนคลังสินค้า เป็นพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมในการเป็นสถานที่สำหรับวาง จัดเก็บ แพ็ก กระจายสินค้าคงคลัง ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์จำหน่ายสินค้า และโกดัง (ส่วนที่ 2)

(6) Zone 6 : New Residential Area พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ที่มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ เพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งอุตสาหกรรมและแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(7) Zone 7 : New Residential Area & SRT Town พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัยพนักงานการรถไฟฟ้า และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พักไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พัก

อาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

12. ย่านสถานีชะอำ

12.1 ข้อมูลพื้นที่ของทางรถไฟฯ ย่านสถานีชะอำ

พื้นที่สถานีชะอำ เป็นสถานีรถไฟชั้น 2 ของทางรถไฟสายใต้ เดิมชื่อ สถานีบ้านชะอำ ตั้งอยู่บนถนนราธิป ตำบลชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี พื้นที่โครงการสถานีชะอำ ประมาณ จำนวน 80,000 ตร.ม. หรือ 50 ไร่

12.2 เป้าหมายการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีชะอำ

พื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตจังหวัดเพชรบุรี โดยการออกแบบวางผังพื้นที่บริเวณสถานีชะอำ เป็นการวางผังเพื่อพัฒนาเป็นย่านส่งเสริมเมืองท่องเที่ยวและแหล่งชุมชนสมาร์ททาวน์ ได้แก่ กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเมืองชะอำ การรองรับนักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัยและพนักงานการรถไฟฟ้า ในพื้นที่เดิม เพื่อกระตุ้นด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่นี้ โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมเมืองท่องเที่ยวและแหล่งชุมชนสมาร์ททาวน์

12.3 การแบ่งพื้นที่การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีชะอำ

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีชะอำ แบ่งการพัฒนาออกเป็น 7 โซน

(1) Zone 1 : SRT Operated Area (Existing) พื้นที่ภายใต้การใช้กิจกรรมของการรถไฟฟ้า เดิม จะเป็นการใช้ประโยชน์ประเภทพื้นที่สถานีชะอำ และพื้นที่แนวรางรถไฟ

(2) Zone 2 : SRT Operated Area (Double - Track Railway) พื้นที่ภายใต้การรถไฟฟ้า เป็นผู้กำกับดูแลโดยเป็นพื้นที่ที่ทางการรถไฟฟ้า ปล่อยให้เช่าให้กับภาคเอกชนหรือภาครัฐ ในการใช้ประโยชน์ ได้แก่ แนวพื้นที่เพื่อรองรับรถไฟรางคู่

(3) Zone 3 : SRT Town & New Residential Zone

พื้นที่บริเวณโซนที่พักอาศัย เป็นการรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ ในบริเวณพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ที่พักอาศัย พนักงานการรถไฟฯ และผู้อยู่อาศัยใหม่ มีจุดเด่นในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว และพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มที่มีความต้องการในการเดินทางระยะใกล้ การใช้เวลาเดินทางไม่มากนักจากที่พัก ไปยังที่ทำงาน เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณ แหล่งงานอื่นๆ โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4) Zone 4 : Commercial & Residential Station

พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(5) Zone 5 : Commercial & Residential City

พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้น

ทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(6) Zone 6 : Commercial Station Hub

พื้นที่ส่วนกลางที่เป็นส่วนตลาด และพื้นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรองรับกิจกรรมสำหรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่ ในพื้นที่ และรองรับกลุ่มผู้ค้าขายในพื้นที่เดิม โดยมีแนวเส้นทางการเชื่อมต่อที่เชื่อมกับศูนย์กลางด้านการคมนาคม โดยเชื่อมโยงด้วยเส้นทางเดินเท้า เส้นทางคมนาคมทางบก โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(7) Zone 7 : Hotel and Tourist Service

พื้นที่บริเวณโซนพาณิชย์กรรมและรองรับการท่องเที่ยว เป็นการรองรับนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มอาคาร ได้แก่ อาคารโรงแรม และอาคารพาณิชย์กรรม โดยมีการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งกับพื้นที่อาคารที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความแออัด ซึ่งสามารถพัฒนาให้เปิดลานกิจกรรมหรือลานออกกำลังกายของผู้พักอาศัยในชุมชนได้ ส่วนที่เป็นพื้นที่สีเขียวจะถูกออกแบบให้เป็นสัดส่วนสำหรับการพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี อันจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

กองกำกับการตำรวจรถไฟ

ผลการจับกุมคดียาเสพติดรายสำคัญ
ปีงบประมาณ 2560



ผลการจับกุมคดียาเสพติดรายสำคัญ ปีงบประมาณ 2560

วันที่ 31 ตุลาคม 2559

เวลา 10.30 น. ส.รฟ.นพวงศ์ กก.1 บก.รฟ. จับกุม นายจักรี จันทวิ
อายุ 33 ปี บ้านเลขที่ 50/1 หมู่ 3 ตำบลร่อนพิบูลย์ อำเภอร่อนพิบูลย์
จังหวัดนครศรีธรรมราช พร้อมด้วยของกลาง

1. ยาไอซ์ ลักษณะเกล็ดสีขาวใส จำนวน 4 ห่อ รวมน้ำหนัก
ประมาณ 1 กก.
2. โทรศัพท์เคลื่อนที่ ยี่ห้อโนเกีย สีดำไม่ทราบรุ่น หมายเลข
098-030-6357 IMEI356487060364246, 35648706034253
และโทรศัพท์เคลื่อนที่ ยี่ห้อ AIS ไม่มีหมายเลข IMEI
911485000239344, 911485000239351
3. กระเป๋าหัวสีเลียดหนู ยี่ห้อ STRIKE จำนวน 1 ใบ
4. กระเป๋าเอกสารสีดำ ยี่ห้อ UNICITY จำนวน 1 ใบ
ข้อหา “มียาเสพติดให้โทษประเภทที่ 1 (ยาไอซ์) ไว้ใน
ครอบครองเพื่อจำหน่ายโดยผิดกฎหมาย”



วันที่ 2 พฤศจิกายน 2559

เวลา 19.20 น. ส.รฟ.ทุ่งสง กก.3 บก.รฟ. จับกุม

1. นายอภิสิทธิ์ หรือ เต๋ย หนูดำ อายุ 17 ปี ที่อยู่ 111/23 ซ.ปึงขวาง 6 แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพฯ พร้อมด้วยของกลางยาบ้า สีส้ม จำนวน 48,000 เม็ด และสีเขียว 480 เม็ด รวม 48,480 เม็ด
2. ด.ญ.จิตรรัตน์ พิกุลศรี อายุ 14 ปี ที่อยู่ 120/76 ซ.สุเหร่าคลองหนึ่ง 14 แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ พร้อมด้วยของกลางยาบ้า สีส้ม จำนวน 10,000 เม็ด และสีเขียว 100 เม็ด รวม 10,100 เม็ด
3. น.ส.อภิญา จันทรสมpong อายุ 30 ปี ที่อยู่ 201/555 ซ.เคหะร่มเกล้า 24 แขวงคลองตันนูน เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ พร้อมด้วยของกลางยาบ้า สีส้ม จำนวน 2,000 เม็ด และสีเขียว 20 เม็ด รวม 2,020 เม็ด

รวมของกลางยาบ้า เป็นจำนวนทั้งสิ้น 60,600 เม็ด โดยสามารถจับกุมได้บนขบวนรถด่วนพิเศษที่ 37 (กรุงเทพ - สุโขทัย-ลก)



วันที่ 15 พฤศจิกายน 2559

เวลา 19.30 น. ส.รฟ.หัวหิน กก.3 บก.รฟ. จับกุม

1. นายเทพนรินทร์ หรือตาซา หนูช่วย อายุ 19 ปี ที่อยู่ 76 หมู่ 5 ต.ท่าเสม็ด อ.ชะอวด จ.นครศรีธรรมราช
2. น.ส.จุฬาทิพย์ หรือส้ม หนูขาว อายุ 18 ปี ที่อยู่ 89 หมู่ 5 ต.ป่าพะยอม อ.ป่าพะยอม จ.พัทลุง
3. น.ส.ภัทรชฎาภรณ์ หรือออย โพธิ์น้อยงาม อายุ 16 ปี ที่อยู่ 309 หมู่ 9 ต.ชะอวด อ.ชะอวด จ.นครศรีธรรมราช



พร้อมด้วยของกลางยาบ้า จำนวน 56,560 เม็ด จับกุมได้บน ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 37 (กรุงเทพ - สุโขทัย - ลพ)



วันที่ 24 พฤศจิกายน 2559

เวลา 08.20 น. ส.รฟ.หาดใหญ่ กก.3 บก.รฟ. ตรวจยึดของกลางยาบ้าเม็ดกลมแบนสีส้ม มีตัวอักษร WY และสีเขียว รวมจำนวน 20,115 เม็ด ตรวจยึดได้บนขบวนรถด่วนพิเศษที่ 37 (กรุงเทพ - สุโขทัย - ลพ)



วันที่ 24 พฤศจิกายน 2559

เวลา 04.50 น. ส.รฟ.ทุ่งสง กก.3 บก.รฟ. ตรวจยึด ยาบ้า จำนวน 19,594 เม็ด ตรวจยึดได้บนขบวนรถด่วนพิเศษที่ 37 (กรุงเทพ - สุโขทัย - ลพบุรี)



วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2560

เวลา 21.47 น. ส.รฟ.หัวหิน กก.3 บก.รฟ. จับกุม น.ส.สุพัตรา สายสัญญาณ อายุ 29 ปี ที่อยู่ 242 หมู่ 3 ตำบลนาหลวงเสน อำเภอบึงสามพัน จังหวัดนครสวรรค์ พร้อมของกลางเป็นยาบ้า จำนวน 30,300 เม็ด จับกุมได้บนขบวนรถเร็วที่ 171 (กรุงเทพ - สุโขทัย - ลพบุรี)



วันที่ 23 มีนาคม 2560

เวลา 04.00 น. ส.รฟ.หาดใหญ่ กก.3 บก.รฟ. จับกุม

1. นายวายุ มีเลิศ อายุ 21 ปี
2. นายจักรี บุญรัตน์ อายุ 33 ปี
3. น.ส.วราพร นันทพุมมา อายุ 36 ปี

พร้อมของกลางยาบ้า จำนวน 8,000 เม็ด จับกุมได้บนขบวนรถเร็วที่ 37 (กรุงเทพ - นครศรีธรรมราช) โดยกรณี นายวายุฯ ตรวจสอบพบมีหมายจับของศาลจังหวัดยะลาที่ 80/2558 ลง 25 ก.พ. 58 ข้อหา “ร่วมกันพยายามฆ่าผู้อื่นฯ”

รวมจับกุมได้ 762 หมายจับ ผู้ต้องหา 706 คน

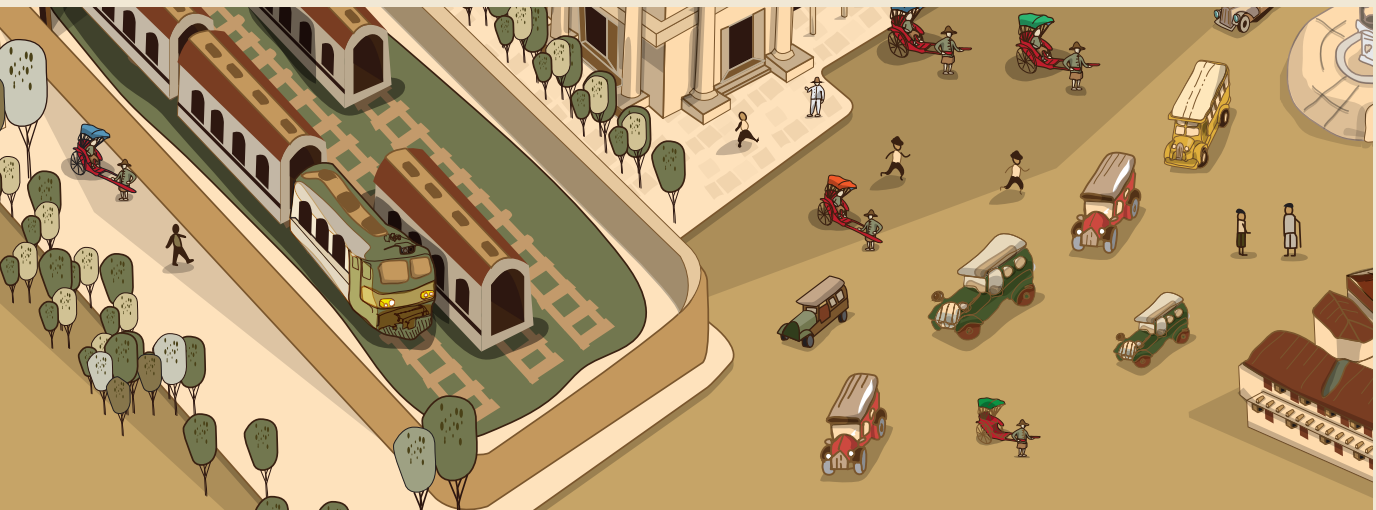




สถานีที่ 5

More...Strategic Location

มากกว่าการพร้อมรองรับและให้บริการ



เกือบ 700 สถานีที่ครอบคลุมอยู่ทั่วทั้งภูมิภาคในประเทศไทย
กัระยะทางเดินรถที่รวมแล้วยาวถึง 4,507.884 กิโลเมตร
และรถไฟกว่า 4,900 ขบวน เราพร้อมแล้วที่จะให้บริการ
ประชาชนทุกระดับและทุกสถานที่ที่รางรถไฟพาดผ่าน ด้วย
ใจมุ่งมั่นให้บริการเป็นที่หนึ่ง

Nearly 700 rail stations in all region nationwide, with
total 4,507.884 km, and over 4,900 trains, SRT is in
readiness to serve passengers of all levels and
everywhere that our railway lead. To be number
one at service quality is our commitment.



ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

กิจกรรม "รถไฟ ห่วงใย เยาวชน" @สถานีบ้านปิน จังหวัดแพร่



การรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งเสริมเติมต่อ ให้ความฝันเป็นจริงทุกเส้นทาง ด้วยการจัดโครงการ “รถไฟ ห่วงใย เยาวชน” @ สถานีบ้านปิน จังหวัดแพร่

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดกิจกรรมส่งเสริมเติมต่อ ให้ความฝันเป็นจริงทุกเส้นทาง ภายใต้แนวคิด “รถไฟ ห่วงใย เยาวชน” ซึ่งการรถไฟฯ ได้จัดขึ้นทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการแบ่งปันน้ำใจให้กับน้องๆ ที่อยู่ในพื้นที่ในเส้นทางรถไฟผ่าน และน้องๆ ที่อยู่ในพื้นที่ทุรกันดารและห่างไกลความจริง

ให้มีการศึกษาที่ดีมีความรู้ พัฒนาความสามารถให้มีความเท่าเทียมกันรวมทั้งให้มีความเป็นอยู่ที่ดีให้เยาวชนเหล่านี้เป็นกำลังสำคัญในอนาคตของชาติต่อไป

โดยเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2560 ที่ผ่านมา การรถไฟฯ ได้มาส่งเสริมเติมต่อ ให้ความฝันเป็นจริงทุกเส้นทาง ณ สถานีบ้านปิน จังหวัดแพร่ โดยนำอุปกรณ์การเรียนการสอน การกีฬา เครื่องคอมพิวเตอร์ รวมทั้งมอบทุนการศึกษา และเลี้ยงอาหารกลางวันให้กับน้องๆ เยาวชนอีกด้วย สำหรับโรงเรียนที่ได้



เข้าร่วมกิจกรรมครั้งนี้ ประกอบด้วย

1. โรงเรียนบ้านปิน (บ้านปินประชาราชบุรี)
2. โรงเรียนบ้านทุ่งตากกล้า
3. โรงเรียนบ้านบ่อ
4. โรงเรียนบ้านแม่หล้า (รัฐราษฎร์รังสรรค์)
5. โรงเรียนอนุสรณ์รัฐประชา

โดยมีนางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย ผู้ช่วยผู้จัดการด้านบริหาร และนางสาวมณฑกานฎ์ ศรีวิลาศ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ เป็นประธานในพิธี รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

มาร่วมงาน ซึ่งบรรยากาศภายในงานเต็มไปด้วยความสุข สนุกสนาน โดยมีตัวแทนนักเรียนของแต่ละโรงเรียนขึ้นมาแสดงความสามารถโดยการขับร้องบทเพลงเพราะๆ ให้ผู้ใหญ่ใจดี ได้ฟังกันอย่างเพลิดเพลินกันเลยทีเดียว

การรถไฟฯ ขอเป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่จะสนับสนุนเยาวชน ให้มีโอกาสได้ศึกษาและพัฒนาตัวเองนำไปสู่เส้นทางแห่งความฝัน ให้เป็นจริงทุกเส้นทาง



การรถไฟฯ ส่งต่อน้ำใจช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย



การรถไฟแห่งประเทศไทยพร้อมทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการเปิดรับบริจาคข้าวสาร น้ำดื่ม อาหารกระป๋อง ยารักษาโรค ข้าวของเครื่องใช้ที่จำเป็น และอื่นๆ เพื่อนำไปช่วยเหลือประชาชนผู้ประสบภัยน้ำท่วมในภาคใต้ โดยจะมีการขนส่งสิ่งของที่ได้รับบริจาคไปทางรถไฟ และนำไปกระจายส่งต่อไปยังพี่น้องประชาชนในพื้นที่เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนต่อไป

โดยมี ร.ต.ศิริ ฌินกุล อดีตสรรพากรจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่นำเรือจำนวน 5 ลำ ส่งมอบให้กับการรถไฟฯ เพื่อส่งต่อไปยังประชาชนผู้ประสบภัยน้ำท่วมในภาคใต้

คุณกิตติธัญญา บุญเกิดลาม ได้นำเรือ จำนวน 2 ลำ มาส่งมอบให้กับการรถไฟฯ เพื่อส่งต่อไปยังประชาชนผู้ประสบภัยน้ำท่วม ต้องขอขอบพระคุณ และขอร่วมอนุโมทนาบุญในครั้งนี้





7 มกราคม 2560 เมื่อเวลา 18.00 น. ผู้แทนคณะบริษัท ดี พลัส ไมซ์ จำกัด โดยคุณณรพล โสภณมณี ได้นำบะหมี่กึ่งสำเร็จรูปจำนวน 20 ลัง ปลากระป๋อง 30 แพ็ก น้ำ 50 ลัง ข้าวสาร 700 กิโลกรัม มาส่งมอบให้กับการรถไฟฯ เพื่อส่งต่อไปให้กับประชาชนผู้ประสบภัยน้ำท่วม ต้องขอขอบพระคุณและขอร่วมอนุโมทนาบุญในครั้งนี้ด้วย

11 มกราคม 2560 นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟฯ ด้านบริหารและผู้เกี่ยวข้อง รับมอบของบริจาคจากหน่วยงาน ห้างร้าน และประชาชน อาทิ สมาคมวิศวกรรมระบบขนส่งทางรางไทย บริษัท ธาร แลบบอราทอรี จำกัด บริษัท แซทเทล (ประเทศไทย) จำกัด คุณพิพัฒน์ ผู้แทนจากบริษัท นิรมิตฮอติเคิลส์ ร้านอิงรัต ผู้จำหน่ายอุปกรณ์เครื่องสนาม ผ้าใบและเสื่อกางเกงทหาร และ ดร.สิริรมย์ นาคะเกศ โดยได้นำเครื่องอุปโภค - บริโภคที่จำเป็นเช่น เรือ เสื้อชูชีพ ข้าวสารอาหารแห้ง ยารักษาโรค น้ำดื่ม ฯลฯ มาส่งต่อให้





การรถไฟฯ ส่งมอบให้กับพี่น้องชาวไทย ซึ่งมีพี่น้องชาว ครฟ. ร่วมเป็นจิตอาสาช่วยกันคัดแยกสิ่งของก่อนขึ้นขบวนรถไฟต่อไป

16 มกราคม 2560 วัดพิชยญาติการามวรวิหาร บริจาคถุงยังชีพ 1,700 ถุง ข้าวสารถุงละ 5 กก. 800 ถุง คุณเสรี โยงรัมย์ ได้นำ ข้าวสาร จำนวน 10 กิโลกรัม มาส่งต่อให้การรถไฟฯ นำมอบให้กับพี่น้องชาวไทยโดยขบวนรถไฟต่อไป



1 กุมภาพันธ์ 2560 พันตำรวจเอก ชัยกฤต โพธิ์ฮะ ผู้กำกับ กองกำกับการ 5 เป็นตัวแทนกองบังคับการตำรวจจราจร ได้นำสิ่งของอุปโภคและบริโภคเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย ทางภาคใต้ มาส่งต่อให้การรถไฟฯ โดยมีนางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร เป็นผู้รับมอบ ซึ่งในวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2560 การรถไฟฯ ได้จัดขบวนรถไฟพิเศษ ขึ้นเพื่อนำของที่ได้รับบริจาคส่งต่อน้ำใจให้กับประชาชน ผู้ประสบภัยน้ำท่วมเป็นที่เรียบร้อย





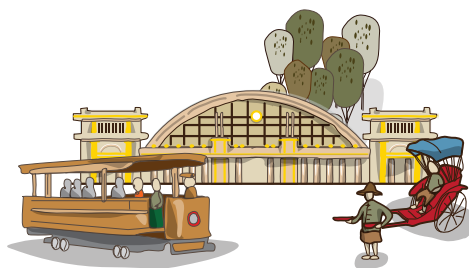
29 กรกฎาคม 2560

นายอารยะ ปิณฑะดิษฐ์ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ พร้อมผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างฯ การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมปลูกป่าและทำฝายชะลอน้ำ ตามรอยพระราชดำริของ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร 65 พรรษา 28 กรกฎาคม 2560 ในโอกาสนี้ได้มอบทุนการศึกษา

ให้กับโรงเรียนจำนวน 6 โรงเรียน ประกอบด้วย

1. โรงเรียนบ้านสันป่าปวย
2. โรงเรียนโสมง
3. โรงเรียนท่าปู่ตอก
4. โรงเรียนวัดสามเงา
5. โรงเรียนบ้านดงลาน
6. โรงเรียน บ้านปายางตะวันตก

โดยมีตัวแทนนักเรียนและอาจารย์รับมอบทุนการศึกษา ณ เชื้อนภูมิพล อำเภอสางเภา จังหวัดตาก





สถานีที่ 6

More...Staff Excellence

มากกว่าความเป็นเลิศของเจ้าหน้าที่



เรามีแผน Training Road Map เพื่อพัฒนาบุคลากรทุกสายงานให้มีความสามารถตามศักยภาพของตำแหน่งงานนั้น โดยรวมทั้งการอบรมและไปศึกษาดูงานทั้งในและต่างประเทศ สำหรับในประเทศไทยมีการจัดอบรมทั่วภูมิภาค ในเรื่องของคุณธรรมและจริยธรรม การต่อต้านการทุจริต AEC พ.ร.บ.คอมพิวเตอร์ Thailand Transport 4.0 การพัฒนาผู้บริหารระดับต่างๆ และปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ทุกระดับชั้นมีความรู้ความสามารถและความพร้อม ที่จะช่วยกันขับเคลื่อนให้การรถไฟฯ ก้าวไปข้างหน้าอย่างเต็มภาคภูมิ

develop our personnel from all departments to meet potential required for each position. The training includes seminar and field trip in the country and abroad. Local training are provided through all regions, consisting of ethics and morals, anti-corruption, AEC, Computer Act, Thailand Transport 4.0, development of executive officers from all levels, study of sufficient economy principles, in order that our officers of all levels are skilled and primed to move SRT toward glorious future which we take pride into.



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีหน้าที่ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบกระแสเงินสดรวม สำหรับรอบระยะเวลาบัญชี ตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย งบดุลเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 งบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ของเฉพาะ การรถไฟแห่งประเทศไทย และงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหาร ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมเกี่ยวกับรายการ ดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุน สำหรับรอบระยะเวลาบัญชี ตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 และในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ ปี 2554 จำนวน 1,617.61 ล้านบาท และในงบกำไรขาดทุน ปี 2553 จำนวน 1,477.74 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งสัญญาเช่าให้ตรวจสอบตามจำนวนสัญญาเช่าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ขอตรวจสอบ ไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ได้ และไม่มีการปรับปรุงสัญญาเช่ากับรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ให้ ถูกต้องตรงกันทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมาบันทึกบัญชี รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อ การบันทึกบัญชีรายได้และลูกหนี้ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่ารายการ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงิน เฉพาะกิจการปี 2554 และงบการเงินปี 2553 ดังกล่าวข้างต้นแสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



2. เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงอยู่ในงบดุลรวมและงบดุลเฉพาะกิจการ ปี 2554 จำนวน 77,856.48 ล้านบาท และงบดุลปี 2553 จำนวน 52,227.45 ล้านบาท และรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายที่แสดงในงบกำไรขาดทุนรวม สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 และงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ ปี 2554 จำนวน 15,376.56 ล้านบาท และงบกำไรขาดทุน ปี 2553 จำนวน 6,860.01 ล้านบาท ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าได้เปลี่ยนแปลงการรับรู้ผลขาดทุนสุทธิในแต่ละปีบันทึกเป็นรายได้เงินชดเชยตามกฎหมาย และเปลี่ยนแปลงขาดทุนสะสมมาหลังปรับปรุงเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับนั้น เป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 ในพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้เนื่องจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมเกี่ยวกับรายการตามข้อ 1. รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน และข้อ 3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และการไม่ได้ปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปตามข้อ 1. รายได้รับล่วงหน้าเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) และข้อ 2. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการดังกล่าวข้างต้นแสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้มีการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเงินเท่าใด สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพันธบัตรและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่แสดงในงบดุลรวมและงบดุลเฉพาะกิจการ ปี 2554 มียอดเงินกู้คงเหลือจำนวน 33,694.63 ล้านบาท และงบดุล ปี 2553 จำนวน 32,915.07 ล้านบาท เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล แต่ในปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาใหม่และตีความจากมติคณะรัฐมนตรีว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยไม่มีเอกสารหลักฐานใหม่เพิ่มเติม แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพบว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลจำนวนหนึ่งเพื่อจ่ายชำระหนี้เงินกู้โครงการดังกล่าวภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่

การรับรู้เงินกู้ยืมโครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือของรัฐบาลนั้น จะมีการบันทึกบัญชีที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลกระทบกับงบดุลและงบกำไรขาดทุน ดังนี้

หากเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องดังนี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



- ทรัพย์สินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

- เงินกู้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ

- ค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จและมีการคิดค่าเสื่อมราคา จะทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

หากเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล จะมีรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ

- ทรัพย์สินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

- รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้

- เงินกู้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ

- รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล

- ค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จและมีการคิดค่าเสื่อมราคา ต้องทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาลในจำนวนเท่ากันกับค่าเสื่อมราคา จึงทำให้ไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองเพราะรับรู้รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาลควบคู่กันไปด้วย

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมในรายการข้อ 1 ข้อ 2 และ ข้อ 3 ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ดังต่อไปนี้

1. รายได้รับล่วงหน้าเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) ซึ่งประกอบอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.17 ที่แสดงในงบดุลรวมและงบดุลเฉพาะกิจการ ในปี 2554 และงบดุล ปี 2553 มีจำนวนเท่ากันจำนวน 1,177.50 ล้านบาท เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยผลขาดทุนจากนโยบายราคาค่าบริการของรัฐบาลของปี 2553 โดยเงินอุดหนุนที่ได้รับเป็นไปตามประมาณการต้นทุนการให้บริการสาธารณะและบันทึกข้อตกลงเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะของแต่ละปี การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินอุดหนุนที่ได้รับแล้วเป็นรายได้รับล่วงหน้า จนกว่าจะได้รับเงินอุดหนุนครบถ้วนตามกรอบวงเงินที่ได้รับอุดหนุนในแต่ละปีตามบันทึกข้อตกลงแล้ว จึงปรับปรุงรายได้รับล่วงหน้าเป็นรายได้เงินอุดหนุน มีผลทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) ของปี 2554 และ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ปี 2553 ซึ่งไม่เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปที่กำหนดให้ต้องรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลในงบกำไรหรือขาดทุนอย่างเป็นระบบตลอดระยะเวลาซึ่งได้รับรู้ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนซึ่งเงินอุดหนุนนั้นจ่ายให้เพื่อเป็นการชดเชย

2. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ ปี 2554 จำนวน 8,536.14 ล้านบาท และงบกำไรขาดทุน ปี 2553 จำนวน 8,182.99 ล้านบาท เป็นสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้ เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพร้อมกับรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า และทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาดและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์นี้ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้นๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปที่กำหนดให้

2.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า

2.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการให้ประโยชน์ของทรัพย์สิน

2.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

อย่างไรก็ตามสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปทั้ง 2 เรื่องได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

เนื่องจากเรื่องที่กล่าวไว้ในวรรค 2 มีสาระสำคัญอย่างมากต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่อาจแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 ได้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้เคยตรวจสอบงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเสนอรายงานไว้โดยไม่แสดงความเห็นตามรายงานลงวันที่ 13 มีนาคม 2558 เนื่องจากไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมเกี่ยวกับบัญชีลูกหนี้และรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ บัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ และบัญชีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง รวมทั้งการไม่ถือปฏิบัติตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในเรื่องบัญชีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาดและการรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาด อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบในปี 2554 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับหลักฐานที่เกี่ยวกับรายการอาคารและอุปกรณ์และโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงบัญชีอาคารและอุปกรณ์ตามที่ผู้ประเมินอิสระสำรวจและประเมินราคาใหม่และปรับปรุงบัญชีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองเป็นทรัพย์สินและคำนวณค่าเสื่อมราคาแล้ว

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.8 แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินยังไม่ได้หลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมตามที่อธิบายในวรรค 2 ข้างต้น รายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินปี 2553 ยังคงเป็นแบบไม่แสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.44.2 นั้นสินที่อาจเกิดขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องคดีขาดใช้ค่าเสียหายผิดสัญญาและอุบัติเหตุ คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล จำนวน 61 คดี เป็นจำนวนเงิน 14,306.85 ล้านบาท ทั้งนี้การไม่แสดงความเห็นต่องบการเงินไม่ได้เกี่ยวข้องกับเรื่องที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้สังเกตดังกล่าว

(นางนิพัทธ ปันยานนท์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

(นางปวันรัตน์ เวหุวัสน์)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 19 กันยายน 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
 งบดุล
 ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	หน่วย : บาท
หมายเหตุ		2554			งบการเงิน
					2553
					(ปรับปรุงใหม่)
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	1,077,393,003.28	961,952,843.63		1,141,344,152.54
ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ	5.2	258,756,837.36	258,756,837.36		285,135,641.69
ลูกหนี้อื่น	5.3	16,168,126.24	16,412,346.24		7,453,740.44
เงินยืมทราดอง	5.4	84,495,312.87	84,482,425.87		69,336,907.60
พัสดุดังเหลือ	5.5	2,729,165,889.69	2,729,165,889.69		2,311,504,989.71
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.6	303,641,868.20	303,467,891.56		230,750,910.98
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		4,469,621,037.64	4,354,238,234.35		4,045,526,342.96
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุน	5.7	-	140,000,000.00		-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	5.8	103,139,354,706.62	103,139,354,706.62		116,505,984,543.47
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	5.9	18,333,815.98	18,333,815.98		23,976,508.22
เงินจ่ายล่วงหน้า	5.10	1,713,541,220.76	1,713,541,220.76		526,430,964.32
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	5.11	77,856,480,816.82	77,856,480,816.82		52,227,446,811.32
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.12	11,956,445,887.81	11,956,445,887.81		8,349,799,580.35
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		194,684,156,447.99	194,824,156,447.99		177,633,638,407.68
รวมสินทรัพย์		199,153,777,485.63	199,178,394,682.34		181,679,164,750.64

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบดุล
ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

		งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	หน่วย : บาท
หมายเหตุ		2554		งบการเงิน
				2553
				(ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินและส่วนของทุน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.13	1,560,539,776.95	1,558,173,262.54	1,083,372,375.52
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.14	17,302,976,231.75	17,302,976,231.75	13,240,369,380.83
เจ้าหนี้กองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	5.15	295,755,882.54	295,755,882.54	187,352,533.28
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	5.16	795,090,302.81	795,090,302.81	650,012,407.62
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.17	1,554,909,212.33	1,554,909,212.33	1,533,985,176.26
รวมหนี้สินหมุนเวียน		21,509,271,406.38	21,506,904,891.97	16,695,091,873.51
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.14	89,957,133,496.87	89,957,133,496.87	84,471,168,047.29
เจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ		-	-	2,585,689.01
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันค้ำประกันงาน	5.18	18,333,815.98	18,333,815.98	23,976,508.22
เงินประกันและเงินมัดจำ	5.19	503,732,504.91	503,732,504.91	522,830,373.33
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาค	5.20	8,536,144,345.77	8,536,144,345.77	8,182,988,598.62
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	5.21	16,799,164,028.54	16,799,164,028.54	11,510,841,850.10
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.22	14,559,251,952.63	14,559,251,952.63	13,792,388,147.85
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5.23	2,548,626,892.20	2,548,626,892.20	1,728,190,909.24
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		132,922,387,036.90	132,922,387,036.90	120,234,970,123.66
รวมหนี้สิน		154,431,658,443.28	154,429,291,928.87	136,930,061,997.17
ส่วนของทุน				
เงินทุน	5.24	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไรสะสม				
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว		468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45
ขาดทุนสะสม - บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด		(26,983,711.12)	-	-
รวมส่วนของทุน		44,722,119,042.35	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		199,153,777,485.63	199,178,394,682.34	181,679,164,750.64

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นางธิดา สะอากุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี


(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 - วันที่ 30 กันยายน 2554 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

		หน่วย : บาท		
		งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
		หมายเหตุ 23 ก.พ. 54 - 30 ก.ย. 54	2554	2553
				(ปรับปรุงใหม่)
รายได้				
รายได้จากการขนส่ง	5.25	5,970,245,941.48	5,970,245,941.48	6,142,400,873.39
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.26	396,379,597.78	396,379,597.78	20,868,500.00
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	5.27	1,617,608,770.09	1,617,608,770.09	1,477,740,158.77
รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาค	5.20	396,286,621.97	396,286,621.97	465,477,526.15
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี		498,567,849.24	498,567,849.24	835,949,328.83
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	5.28	125,489,231.16	125,369,231.16	128,258,205.90
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5.29	3,224,548,263.00	3,224,548,263.00	4,915,802,516.10
กำไรจากการขายสินทรัพย์	5.30	8,421,409.45	8,421,409.45	7,788,758.02
รายได้อื่นๆ	5.31	587,863,984.28	586,914,030.02	185,531,881.40
รวมรายได้		12,825,411,668.45	12,824,341,714.19	14,179,817,748.56
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	5.32	1,974,716,252.45	1,974,716,252.45	1,837,844,857.00
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	5.33	2,866,771,463.08	2,866,771,463.08	2,709,919,473.24
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	5.34	6,752,909,967.66	6,752,909,967.66	6,589,478,881.43
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.35	681,180,496.26	653,126,830.88	221,907,229.26
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	5.36	790,510,248.88	790,510,248.88	690,470,869.48
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ		3,160,455,474.45	3,160,455,474.45	3,102,210,205.36
ค่าใช้จ่ายการปะปาเหมืองและบ้านญาติททอด	5.37	766,863,804.78	766,863,804.78	291,672,752.59
ค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภค(ค่า)กว้างประมาณที่รับ	5.38	(3,632,344.97)	(3,632,344.97)	11,788,310.40
ค่าเสื่อมราคา	5.8	6,768,209,556.04	6,768,209,556.04	2,017,331,251.24
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		-	-	159,116.38
ขาดทุนจากการตัดบัญชีฟิสสุ		343,680.09	343,680.09	355,617.17
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	5.39	438,114,074.19	438,114,074.19	(208,201,833.76)
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	5.40	1,667,416,401.55	1,667,416,401.55	1,576,915,785.18
รวมค่าใช้จ่าย		25,863,859,074.46	25,835,805,409.08	18,841,852,514.97
ขาดทุนก่อนคั่นทุนทางการเงิน		(13,038,447,406.01)	(13,011,463,694.89)	(4,662,034,766.41)
คั่นทุนทางการเงิน	5.41	2,365,100,805.84	2,365,100,805.84	2,197,974,910.37
ขาดทุนสุทธิ		(15,403,548,211.85)	(15,376,564,500.73)	(6,860,009,676.78)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	5.42	15,376,564,500.73	15,376,564,500.73	6,860,009,676.78
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(26,983,711.12)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 - วันที่ 30 กันยายน 2554
งบการเงินรวม

หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	หน่วย : บาท
				รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2553 (ตามที่รายงานไว้เดิม)	59,850,412,556.98	468,837,371.45	(59,428,784,744.73)	890,465,183.70
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางกรบัญชี				
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลเพื่อใช้จ่ายในโครงการต่างๆ	(15,570,147,174.96)	-	-	(15,570,147,174.96)
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลรู้เป็นรายได้ ปี 2548 - 2553	-	-	9,315,047,933.41	9,315,047,933.41
ขาดทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ถาวร	-	-	(15,135,313,441.77)	(15,135,313,441.77)
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)	-	-	(2,113,710,000.00)	(2,113,710,000.00)
เงินชดเชยตามกฎหมาย	-	-	67,362,760,253.09	67,362,760,253.09
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2553 ที่ปรับปรุงแล้ว	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสุทธิ ปี 2554	-	-	(15,403,548,211.85)	(15,403,548,211.85)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2554	-	-	15,376,564,500.73	15,376,564,500.73
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(26,983,711.12)	44,722,119,042.35

✓ 16

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553
งบการเงินเฉพาะกิจการและงบการเงิน

	หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	หน่วย : บาท รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2552 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		90,886,243,058.74	468,837,371.45	(54,365,907,171.76)	36,989,173,258.43
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางบัญชี					
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลเพื่อชำระเงินกู้		(35,762,955,505.79)	-	-	(35,762,955,505.79)
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลเพื่อใช้จ่ายในโครงการต่างๆ		(10,843,022,170.93)	-	-	(10,843,022,170.93)
ขาดทุนจากการตีราคาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		-	-	(1,283,007,956.72)	(1,283,007,956.72)
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีที		-	-	(68,983,780.00)	(68,983,780.00)
รายได้อื่นๆ		-	-	5,257,009.34	5,257,009.34
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลรับรู้เป็นรายได้ ปี 2548 - 2552		-	-	6,201,872,162.60	6,201,872,162.60
เงินชดเชยตามกฎหมายก่อนปีงบประมาณ 2553		-	-	49,510,769,736.54	49,510,769,736.54
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2552 ที่ปรับปรุงแล้ว		44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสุทธิ ปี 2553 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		-	-	(3,716,142,845.59)	(3,716,142,845.59)
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางบัญชี					
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลรับรู้เป็นรายได้ ปี 2553		-	-	3,113,175,770.81	3,113,175,770.81
เงินชดเชยผลขาดทุน		-	-	(4,143,332,602.00)	(4,143,332,602.00)
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)		-	-	(2,113,710,000.00)	(2,113,710,000.00)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2553		-	-	6,860,009,676.78	6,860,009,676.78
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2553	5.24	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2553 (ตามที่รายงานไว้เดิม)		59,850,412,556.98	468,837,371.45	(59,428,784,744.73)	890,465,183.70
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางบัญชี					
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลเพื่อใช้จ่ายในโครงการต่างๆ		(15,570,147,174.96)	-	-	(15,570,147,174.96)
เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลรับรู้เป็นรายได้ ปี 2548 - 2553		-	-	9,315,047,933.41	9,315,047,933.41
ขาดทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ถาวร		-	-	(15,135,313,441.77)	(15,135,313,441.77)
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)		-	-	(2,113,710,000.00)	(2,113,710,000.00)
เงินชดเชยตามกฎหมาย		-	-	67,362,760,253.09	67,362,760,253.09
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2553 ที่ปรับปรุงแล้ว		44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสุทธิ ปี 2554		-	-	(15,376,564,500.73)	(15,376,564,500.73)
เงินชดเชยตามกฎหมายปีงบประมาณ 2554		-	-	15,376,564,500.73	15,376,564,500.73
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554	5.24	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

✓ 12

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 - วันที่ 30 กันยายน 2554 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	หน่วย : บาท
	หมายเหตุ 23 ก.พ. 54 - 30 ก.ย. 54	2554	งบการเงิน 2553 (ปรับปรุงใหม่)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
ขาดทุนรวมสำหรับปี	(26,983,711.12)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุน	(15,376,564,500.73)	(15,376,564,500.73)	(6,860,009,676.78)
ค่าเสื่อมราคา	6,768,209,556.04	6,768,209,556.04	2,017,331,251.24
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่าย	364,315,275.29	364,315,275.29	178,262,166.99
หนี้สงสัยจะสูญ	(1,169,636.60)	(1,169,636.60)	42,859,205.48
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(8,421,409.45)	(8,421,409.45)	(7,788,758.02)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	424,113,115.76	424,113,115.76	(268,785,562.82)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพิสดุ	343,680.09	343,680.09	355,617.17
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	-	-	159,116.38
รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจา	(396,286,621.97)	(396,286,621.97)	(465,477,526.15)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	4,032,517,207.39	4,032,517,207.39	3,774,890,695.55
การแบ่งปันเงินและบำนาญผูกทอด	766,863,804.78	766,863,804.78	291,672,752.59
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(3,453,063,240.52)	(3,426,079,529.40)	(1,296,530,718.37)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและบริการ	27,548,440.93	27,548,440.93	(47,810,041.01)
ลูกหนี้อื่น	(8,714,385.80)	(8,958,605.80)	24,969,718.93
เงินยืมทรอง	(15,158,405.27)	(15,145,518.27)	(21,039,264.96)
พิสดุคงเหลือ	(782,319,855.36)	(782,319,855.36)	(145,104,779.95)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(72,890,957.22)	(72,716,980.58)	(5,279,006.51)
เงินลงทุน	-	(140,000,000.00)	-
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	5,642,692.24	5,642,692.24	1,309,315.45
เงินจ่ายล่วงหน้า	(1,483,962,970.87)	(1,483,962,970.87)	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(3,589,602,444.51)	(3,589,602,444.51)	(7,261,487,854.45)
หนี้สินดำเนินงาน เพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	109,395,564.44	107,029,050.03	54,151,832.56
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟ	108,403,349.26	108,403,349.26	(54,953,381.35)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	20,924,036.07	20,924,036.07	1,228,396,429.47
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน (ชำระคืนเงินกู้)	14,000,958.43	14,000,958.43	60,583,729.06
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	(5,642,692.24)	(5,642,692.24)	(1,309,315.45)
เงินประกันและเงินมัดจำ	(727,605,472.90)	(727,605,472.90)	(363,641,029.49)
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจา	-	-	17,850,000.00
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้	5,288,322,178.44	5,288,322,178.44	6,678,002,250.77
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	768,758,592.90	768,758,592.90	207,032,367.01
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	(3,795,964,611.98)	(3,911,404,771.63)	(924,859,748.29)
จ่ายดอกเบี้ย	(3,888,098,199.38)	(3,888,098,199.38)	(3,697,117,633.69)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	(7,684,062,811.36)	(7,799,502,971.01)	(4,621,977,381.98)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 - วันที่ 30 กันยายน 2554 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

	หน่วย : บาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	หมายเหตุ 23 ก.พ. 54 - 30 ก.ย. 54	2554	2553
			(ปรับปรุงใหม่)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	9,469,897.94	9,469,897.94	11,830,502.18
เงินสดจ่ายค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ - สุวรรณภูมิ	(1,513,468,878.60)	(1,513,468,878.60)	(5,928,261,133.68)
เงินสดจ่ายค่าสินทรัพย์ถาวรและค่าจ้างระหว่างก่อสร้าง	(4,869,850,407.73)	(4,869,850,407.73)	(3,568,826,736.62)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(6,373,849,388.39)	(6,373,849,388.39)	(9,485,257,368.12)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดแยกผลขาดทุนที่ได้รับจากรัฐบาล	4,882,843,937.00	4,882,843,937.00	4,143,332,602.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	20,246,487,452.72	20,246,487,452.72	20,458,908,000.00
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(11,135,370,339.23)	(11,135,370,339.23)	(14,473,758,548.06)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	13,993,961,050.49	13,993,961,050.49	10,128,482,053.94
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง สุทธิ	(63,951,149.26)	(179,391,308.91)	(3,978,752,696.16)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	1,141,344,152.54	1,141,344,152.54	5,120,096,848.70
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นสุดงวด	1,077,393,003.28	961,952,843.63	1,141,344,152.54

✓ 16

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 และ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 (ปรับปรุงใหม่)

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ฉบับแก้ไข พ.ศ.2535 ตามมาตรา 6 โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินการธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟ และธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ มีสถานประกอบการตั้งอยู่ที่ อาคารที่ทำการรถไฟ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป

งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย งบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

ในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มาจัดทำงบการเงินรวมเป็นครั้งแรก เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และบริษัทย่อยได้จัดทำงบการเงิน ปี 2554 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชี ตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึง 30 กันยายน 2554 บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น โดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน

2.2 กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ

- มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 26 พฤษภาคม 2553
 - แม่บทการบัญชี (ปรับปรุง 2552)
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง สิ้นค้าคงเหลือ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง งบกระแสเงินสด

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	สัญญาก่อสร้าง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	รายได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19	เรื่อง	ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26	เรื่อง	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	งบการเงินรวมและการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	เงินลงทุนในบริษัทร่วม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	งบการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	เรื่อง	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	เรื่อง	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง	สัญญาการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์

- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 เรื่อง รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
 - การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล-กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
 - การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 เรื่อง ภาษีเงินได้-การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาใหม่ที่ราคาใหม่
 - การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 เรื่อง ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2557 เป็นต้นไป
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง งบกระแสเงินสด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สัญญาเช่า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง รายได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ส่วนได้เสียการร่วมค้า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ✓

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ (ปรับปรุง 2555)
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ (ปรับปรุง 2555)
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก (ปรับปรุง 2555)
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน (ปรับปรุง 2555)
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งงูใจที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน – ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะ เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ ✓

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้านับที่ 18
- แนวปฏิบัติทางการบัญชีสำหรับการบันทึกบัญชีหุ้นปันผล (STOCK DIVIDEND)
- มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2557 เป็นต้นไป
 - กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน (ปรับปรุง 2557)
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบกระแสเงินสด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง สัญญาเช่า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง รายได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การบัญชีสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ประเมินการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	เรื่อง การร่วมการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสีย ในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับ กิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งสูงใจที่ ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษีของกิจการหรือผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้น ตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทาน บริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับ บริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

- | | | |
|--|--------|---|
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | ข้อตกลงสัมปทานบริการ |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 | เรื่อง | ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | สัญญา สำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่ของ |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า |
| - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557) | เรื่อง | ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิต สำหรับเหมืองถลุงดิน ✓ |

- มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2558 เป็นต้นไป
 - กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน (ปรับปรุง 2558)
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สิ้นค้าคงเหลือ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบกระแสเงินสด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางการเงินบัญชี และข้อผิดพลาด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง สัญญาเช่า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง รายได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สิ้นทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สิ้นทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การรวมการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งของที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษีของกิจการหรือผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2558) ✓.in	เรื่อง สิ้นทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่องการรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558) ✓	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบกระแสเงินสด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สัญญาเช่า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง รายได้
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับ ความช่วยเหลือจากรัฐบาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
 - มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	เกษตรกรรม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การร่วมการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจง กับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจ ที่ให้แก่ผู้เช่า ✓

- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสภาพ ทางการเงินของกิจการหรือผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่า ที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลง สัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	รายได้ - รายการแลกเปลี่ยน เกี่ยวกับบริการโฆษณา
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุน เว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้น จากการรื้อถอน การบูรณะ และ หนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลง ประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการ รื้อถอน การบูรณะ และการ ปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงาน ทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่ เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	งบการเงิน ระหว่างกาลและ การด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการ ผลประโยชน์ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่องผลประโยชน์ ของพนักงาน ✓

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ

ผู้บริหารได้ประเมินและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง มาตรฐานการบัญชีใหม่และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ดังกล่าวข้างต้น จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินสำหรับปีที่เริ่มมีผลบังคับใช้ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่มีต่อการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การรับรู้รายได้

3.1.1 รายได้จากการขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตั๋วโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตั๋วโดยสารนั้น

- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว

- รายได้รถเสียบ้าง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วน

ของระยะเวลาการให้สิทธิ

3.1.2 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาามีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

3.1.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

3.1.4 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.2 สินทรัพย์ถาวร ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494)

แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมานี้เป็นราคาที่คณะกรรมการตราสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

ก่อนการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่ รฟท. ประมาณการค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร ดังนี้ ทางถาวร ประกอบด้วย ที่ดิน อาคาร สิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด อุปกรณ์ และสินทรัพย์เกี่ยวกับการรถไฟ ที่ รฟท. มีกรรมสิทธิ์และจัดไว้เพื่อใช้ในการขนส่งโดยเฉพาะ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยใช้ยอดยกมาของราคาทุนสะสมของสินทรัพย์แต่ละกลุ่มคูณด้วยอัตราค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์แต่ละกลุ่ม ดังนี้

- ทางถาวร	คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 1-10
- ราง	คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 3.33
- หมอนไม้	คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 10
- หมอนคอนกรีตสำหรับรองราง	คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 2-2.50
- เครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมโปรแกรมสำเร็จรูป	คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 15-20
- ปรับพื้นที่ทาง หินโรยทาง เครื่องประกอบราง วางรางลงหินยกราง บันทึกลงเป็นค่าใช้จ่าย	

เครื่องบริภัณฑ์ ประกอบด้วย รถจักร รถสินค้า รถโดยสาร ล้อเลื่อนอื่น ๆ เรือ ที่จัดไว้เพื่อใช้ในการขนส่งและยานพาหนะ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงในอัตราร้อยละ 2.91-20

ในปี 2554 รฟท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่ ส่งผลให้ประมาณการในการคำนวณค่าเสื่อมราคาเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่ง รฟท. ได้แสดงราคาสินทรัพย์ถาวรตามราคาที่ประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม โดยคำนวณค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ทุกประเภท ยกเว้นที่ดิน โดยใช้วิธีเส้นตรง ดังนี้

อายุการใช้ประโยชน์ (ปี)

3.2.1 กลุ่มอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10 – 50
3.2.2 กลุ่มทางรถไฟและสะพาน	2 – 50
3.2.3 กลุ่มรถจักรและล้อเลื่อน	5 – 40
3.2.4 กลุ่มระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5 – 30
3.2.5 กลุ่มยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5 – 10
3.2.6 กลุ่มสินทรัพย์อื่น ๆ	5 – 20

3.3 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จะประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ

3.4 พัสตุงเหลือ แสดงรายการดังนี้

3.4.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พัสตุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำ แสดงตามราคาทุน

3.4.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยถือหลักเข้าก่อน-ออกก่อน

3.4.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่าย การเสื่อมสภาพอัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี

3.4.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปี ขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะตั้งสำรองค่าเสื่อมสภาพวัสดุไว้ร้อยละ 10

3.5 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่เหมาะสมตามสภาพ และโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่าย

3.6 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน

3.7 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นงวดบัญชี โดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคารแห่งประเทศไทย ถ้าไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นงวดบัญชีใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.8 เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ จะบันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์

3.9 ต้นทุนการกู้ยืม ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

3.10 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดิน และรับรู้รายได้ตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

3.11 เงินชดเชยผลขาดทุน รับรู้เป็นรายได้ค้างรับ

4. ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดที่สำคัญ

4.1 การปรับปรุงบัญชีอาคารและอุปกรณ์ ตามที่ผู้ประเมินอิสระสำรวจและประเมินราคาใหม่

รฟท. ได้ว่าจ้างให้สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวร ประเภทอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ทางรถไฟและสะพาน และได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์สำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรประเภทระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม รถจักรและล้อเลื่อน ยานพาหนะ เครื่องจักรอุปกรณ์ และสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ ซึ่งทั้งสองสถาบันได้สำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 เสร็จแล้ว รฟท. จึงได้ตรวจสอบและปรับปรุงบัญชีรายการสินทรัพย์บางรายการของที่ปรึกษา และดำเนินการปรับปรุงรายการสินทรัพย์ในระบบโดยทำการปรับปรุงรายการสินทรัพย์ใหม่ทั้งหมดแทนรายการสินทรัพย์เดิมในระบบ Client/Server ตามรายงานการสำรวจและประเมินราคาของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังและสถาบันวิจัยให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยบันทึกสินทรัพย์แยกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาประเมิน ตามวิธีต้นทุน ทดแทนใหม่ (หลังปรับปรุง)	มูลค่าตาม ทะเบียนคุม สินทรัพย์เดิม ของ รฟท.	กำไร(ขาดทุน) จากการตีราคา สินทรัพย์ถาวร	รายได้ค่าเช่า รับล่วงหน้า- สินทรัพย์บริจาค
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	5,221.68	2,807.72	2,413.96	-
อาคารและสิ่งปลูกสร้างสินทรัพย์บริจาค	8,793.07	8,043.63	-	749.44
ทางรถไฟและสะพาน	28,471.02	45,844.57	(17,373.55)	-
รถจักรและล้อเลื่อน	10,838.86	5,411.27	5,427.59	-
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,098.92	9,620.98	(4,522.06)	-
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	277.66	1,358.91	(1,081.25)	-
รวม	58,701.21	73,087.08	(15,135.31)	749.44

เนื่องจากการประเมินราคาสินทรัพย์โดยใช้วิธีต้นทุนทดแทนใหม่ไม่ได้มีเหตุมาจาก รฟท. ต้องการเปลี่ยนนโยบายบัญชีจากราคาทุนไปเป็นราคาที่ประเมินใหม่ แต่มีเหตุมาจากสินทรัพย์ตามบัญชีแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ จึงต้องมีการสำรวจสินทรัพย์ที่มีอยู่จริงและประเมินราคาใหม่เนื่องจากไม่สามารถหาราคาทุนเดิมได้ ดังนั้นการปรับปรุงครั้งนี้จึงเป็นการแก้ไขข้อผิดพลาดในอดีตสะสมมา ผลขาดทุนที่เกิดขึ้นจากราคาตามบัญชีสูงกว่าราคาสำรวจสินทรัพย์ จำนวน 15,135.31 ล้านบาท อาจมีสาเหตุ ดังนี้

1. ราคาตามบัญชี คือ ราคาทุน (เดิม) หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม แต่ราคาประเมินเป็นราคาต้นทุนทดแทน (ใหม่) หักค่าเสื่อมราคาสะสม และอายุการให้ประโยชน์ต่างจากที่ใช้ตามบัญชีเดิม
2. รายการสินทรัพย์ตามบัญชีเดิม อาจไม่มีสินทรัพย์อยู่จริง
3. รายการสินทรัพย์ที่สำรวจได้ บางรายการไม่เคยบันทึกไว้เป็นสินทรัพย์ในบัญชี

เนื่องจาก รฟท. ไม่มีการเปรียบเทียบสินทรัพย์ที่สำรวจได้กับสินทรัพย์ตามบัญชีรายการต่อรายการ จึงไม่สามารถระบุผลต่างจากสาเหตุข้างต้น ดังนั้นการปรับปรุงบัญชีสินทรัพย์ให้ตรงตามผลการสำรวจจึงเป็นการหาจุดเริ่มต้นที่ถูกและพอยอมรับได้เพื่อเดินบัญชีต่อไปข้างหน้า การสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ใหม่ของ รฟท. ถือเป็นการแก้ไขข้อผิดพลาดในอดีตที่ทำให้ไม่ถูกต้องสะสมมา จึงต้องปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังตั้งแต่ก่อนงวดบัญชีแรกสุดที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบ ซึ่งก็คือปี 2553 แต่เนื่องจาก รฟท. ไม่สามารถประมาณการผลกระทบที่เกิดจากข้อผิดพลาดของแต่ละงวดบัญชีที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบได้ รฟท. จึงต้องปรับปรุงยอดยกมาต้นงวดของสินทรัพย์ หนี้สินหรือส่วนของทุน สำหรับงวดบัญชีแรกสุดที่สามารถดำเนินการได้ ซึ่งคือต้นงวดปี 2554

4.2 การปรับปรุงบัญชีเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการจัดประเภทรายการใหม่

เงินชดเชยผลขาดทุน จากเดิมบันทึกเข้าขาดทุนสะสม เปลี่ยนเป็นบันทึกรับรู้เป็นเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) คู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนในแต่ละปี และเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

เงินงบประมาณรับจากรัฐบาลเพื่อจ่ายชำระเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระหรือเพื่อใช้จ่ายในโครงการต่าง ๆ จากเดิมบันทึกเป็นทุน เปลี่ยนเป็นบันทึกเป็นรายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ และทยอยรับรู้เป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ ส่วนดอกเบี้ยเงินกู้บันทึกรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุน

การแก้ไขข้อผิดพลาดนี้มีผลกระทบต่องบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ที่เคยรายงานไว้เดิม จึงได้ปรับปรุงและได้มีการจัดประเภทแสดงรายการใหม่ สำหรับงบการเงินที่นำมาเปรียบเทียบ เพื่อให้สอดคล้องกับการแสดงรายการในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ดังนี้

	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	รายการ ปรับปรุง เพิ่ม(ลด)	ยอดหลัง รายการ ปรับปรุง	จัด ประเภท รายการใหม่	หน่วย:ล้านบาท หลังจัด ประเภท รายการใหม่
งบดุล					
ลูกหนี้การค้าและบริการ – สุทธิ	259.55	-	259.55	25.59	285.14
ลูกหนี้อื่น	33.04	-	33.04	(25.59)	7.45
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	3,531.47	-	3,531.47	(3,300.72)	230.75
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ	127.45	-	127.45	(127.45)	-
สินทรัพย์อื่น	602.10	-	602.10	(602.10)	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	82,920.68	-	82,920.68	33,585.30	116,505.98
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ					
เชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิฯ	33,585.30	-	33,585.30	(33,585.30)	-
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	-	52,227.45	52,227.45	-	52,227.45
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	4,319.53	4,319.53	4,030.27	8,349.80
รวมสินทรัพย์เพิ่ม		56,546.98			
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	950.19	-	950.19	(950.19)	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	1,083.37	1,083.37
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	205.66	1,177.50	1,383.16	150.83	1,533.99
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ	2,012.20	-	2,012.20	(2,012.20)	-
รายได้จากเงินบริจาครอการรับรู้	8,182.99	-	8,182.99	(8,182.99)	-
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	-	-	-	8,182.99	8,182.99
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้	-	11,510.84	11,510.84	-	11,510.84
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	1,728.19	1,728.19
เงินทุน	59,850.41	(15,570.15)	44,280.26	-	44,280.26
กำไร(ขาดทุน)สะสม	(58,959.95)	59,428.79	468.84	-	468.84
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น		56,546.98			

	หน่วย: ล้านบาท				
	ตามที่ รายงาน ไว้เดิม	รายการ ปรับปรุง เพิ่ม(ลด)	ยอดหลัง รายการ ปรับปรุง	จัด ประเภท รายการใหม่	หลังจัด ประเภท รายการใหม่
งบกำไรขาดทุน					
รายได้ :					
รายได้จากการขนส่ง	6,163.27	-	6,163.27	(20.87)	6,142.40
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟ					
เชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิฯ	=	-	-	20.87	20.87
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาล	40.40		40.40	(40.40)	-
เงินชดเชยผลขาดทุน	4,143.33	(4,143.33)	-	-	-
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ	2,113.71	(2,113.71)	-	-	-
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	185.31	3,113.17	3,298.48	1,617.32	4,915.80
รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่					
รัฐบาลรับภาระ	1,576.92	-	1,576.92	(1,576.92)	-
รายได้จากการรับบริจาค	465.48	-	465.48	(465.48)	-
รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาค	-	-	-	465.48	465.48
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	6,860.01	6,860.01	-	6,860.01
ค่าใช้จ่าย :					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณ					
และสิ่งปลูกสร้าง	2,059.75	=	2,059.75	(221.91)	1,837.84
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม					
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	-	-	-	221.91	221.91
ค่าใช้จ่ายจากการบริหาร	687.08	-	687.08	3.39	690.47
ต้นทุนทางการเงิน	2,201.36	-	2,201.36	(3.39)	2,197.97
ขาดทุนสุทธิปี 2553	3,716.14	(3,716.14)			
รวม		-			

4.3 การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี

ในปี 2554 รฟท. ได้เปลี่ยนประมาณการค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ใหม่โดยคำนวณตามอายุที่เหลือของการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์ที่ผู้ประเมินอิสระประเมินให้ ทำให้ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 สูงกว่าค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ✓

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินสด	6.30	6.28	7.42
เงินรองจ่าย	7.07	7.07	4.90
รวม	13.37	13.35	12.32
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	213.51	213.51	282.75
- ออมทรัพย์	803.23	687.81	817.08
รวม	1,016.74	901.32	1,099.83
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	47.28	47.28	29.19
รวม	1,077.39	961.95	1,141.34

5.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ลูกหนี้จากการขนส่ง			
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	14.66	14.66	2.94
- ลูกหนี้ค่าระวาง	155.22	155.22	164.68
- ลูกหนี้เดินรถร่วม	5.12	5.12	1.66
- ลูกหนี้ค่าเดินขบวนรถพิเศษ (มาเลเซีย)	27.78	27.78	35.15
รวม	202.78	202.78	204.43
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	14.66	14.66	14.23
ลูกหนี้จากการขนส่ง - สุทธิ	188.12	188.12	190.20
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์			
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	331.66	331.66	350.58
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	26.84	26.84	24.48
รวม	358.50	358.50	375.06
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	297.83	297.83	299.59
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ - สุทธิ	60.67	60.67	75.47
ลูกหนี้อื่น ๆ	10.13	10.13	19.47
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	0.16	0.16	-
ลูกหนี้อื่น ๆ - สุทธิ	9.97	9.97	19.47
รวม	258.76	258.76	285.14

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 จำนวน 331.66 ล้านบาท และ 350.58 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 76.56 ล้านบาท และ 76.56 ล้านบาท รวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 จำนวน 26.84 ล้านบาท และ 24.48 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.77 ล้านบาท และ 10.77 ล้านบาท รวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ในส่วนของทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่า การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ดังกล่าว

5.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ลูกหนี้เงินขาดรอการฟ้องร้อง	3.84	3.84	3.84
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	0.40	0.40	0.16
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.28	10.28	1.83
ลูกหนี้กองทุนฌาปนกิจและกองเงิน	0.02	0.02	-
ลูกหนี้อื่น	1.63	1.62	1.62
ลูกหนี้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	0.25	-
รวม	16.17	16.41	7.45

5.4 เงินยืมตรง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินยืมตรงจ่ายในกิจการ	17.22	17.22	4.80
เงินยืมตรงค่าอุตสาหกรรมนิยม	64.96	64.96	61.82
เงินยืมตรงประกันตัว	2.30	2.30	2.72
เงินยืมตรงบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	0.01	-	-
รวม	84.49	84.48	69.34

5.5 พัสตุดงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ไม้และไม้ท่อน	18.27	18.27	20.33
อะไหล่ต่าง ๆ	724.01	724.01	697.15
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	117.38	117.38	88.77
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	63.66	63.66	80.54
พัสตุดงคลึงอื่น ๆ	1,226.16	1,226.16	1,064.32
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	608.87	608.87	389.23
	2,758.35	2,758.35	2,340.34
หัก สำรองเสื่อมสภาพพัสตุ	29.18	29.18	28.84
รวม	2,729.17	2,729.17	2,311.50

5.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินค้ำรับจากรัฐบาล	298.60	298.60	227.01
ดอกเบี้ยค้ำรับ	3.28	3.11	1.56
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายและค่าปรับรับจากงบประมาณ	0.95	0.95	1.00
อื่น ๆ	0.81	0.81	1.18
รวม	303.64	303.47	230.75

5.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	22.00	22.00	22.00
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	140.00	-
	22.00	162.00	22.00
หัก สำรองเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่า	22.00	22.00	22.00
รวม	-	140.00	-

เงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด การรถไฟฯ ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณ เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติ ให้โอนเปลี่ยนแปลง และกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลื่อมปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟฯ จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่น จัดตั้งบริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กันไว้เบิกเหลื่อมปี เป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท

5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ			หน่วย : ล้านบาท
	30 ก.ย. 54			งบการเงิน
				30 ก.ย. 53
	ราคาทุน	ค่าเสื่อม ราคาสะสม	ราคาตาม บัญชี	ราคาตาม บัญชี
ที่ดิน	2,902.80	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,314.40	504.23	9,810.17	2,807.72
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาคร	8,793.07	391.81	8,401.26	8,043.63
ทางรถไฟและสะพาน	45,248.51	2,466.30	42,782.21	45,844.57
รถจักรและล้อเลื่อน	16,325.77	1,724.62	14,601.15	5,411.27
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	10,309.91	952.37	9,357.54	9,620.98
ยานพาหนะเครื่องจักรและอุปกรณ์	3,060.12	544.19	2,515.93	1,358.91
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,116.69	184.69	932.00	-
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ				
- สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ	1,082.15	-	1,082.15	999.36
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	91.85	-	91.85	33,585.30
- โครงการก่อสร้างทางคู่เอเชีย- ศรีราชา-แหลมฉบัง	3,686.26	-	3,686.26	2,340.77
- โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง	6,976.03	-	6,976.03	3,590.67
รวม	109,907.56	6,768.21	103,139.35	116,505.98

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการก่อสร้างและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระจำนวน 33,694.63 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นทุนกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน โดย รฟท. เริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในปี 2554 เป็นปีแรกเป็นเงิน 2,533.91 ล้านบาท คงเหลือเป็นสินทรัพย์โครงการฯ สุทธิ 33,126.08 ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

30 ก.ย. 54

	ราคาทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชี
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,375.93	97.00	4,278.93
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	654.61	16,122.88
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	604.49	4,882.07
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.52	505.56	4,678.96
ยานพาหนะเครื่องจักรและอุปกรณ์	2,760.59	491.90	2,268.69
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.90	180.35	894.55
รวม	35,659.99	2,533.91	33,126.08

ที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท ได้รวมที่ดินส่วนของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 0.08 ล้านบาท

5.9 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินฝากกองทุนต่างๆ	15.66	15.66	21.15
เงินประกันตัวพนักงาน	2.67	2.67	2.83
รวม	18.33	18.33	23.98

5.10 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญา ร้อยละ 10-15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนก่อนที่ รฟท. จะจ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ยอดยกมา	526.43	526.43	488.46
<u>บวก</u> จ่ายล่วงหน้า	2,424.11	2,424.11	233.82
	2,950.54	2,950.54	722.28
<u>หัก</u> ชำระตามค่าจ้างงาน	1,237.00	1,237.00	195.85
ยอดยกไป	1,713.54	1,713.54	526.43

✓ 16

5.11 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ยอดยกมา	52,227.45	52,227.45	49,510.77
บวก ปรับปรุงขาดทุนจากการตีราคาทรัพย์สิน	15,135.31	15,135.31	-
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	15,376.56	15,376.56	6,860.01
	82,739.32	82,739.32	56,370.78
หัก รับเงินงบประมาณ	4,882.84	4,882.84	4,143.33
ยอดยกไป	77,856.48	77,856.48	52,227.45

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ 30 กันยายน 2554 จำนวน 77,856.48 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รฟท. จำนวน 43,168.74 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 34,687.74 ล้านบาท

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุง)	ขาดทุนจากการตีราคา สินทรัพย์ถาวร	รับชดเชยแล้วในปีงบประมาณ				หน่วย : ล้านบาท ผลขาดทุนสะสม ที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ 30 กย. 54
			2551	2552	2553	2554	
2545	5,369.65	-	304.82	3,776.83	1,288.00	-	-
2546	5,626.83	-	-	-	2,855.33	2,771.50	-
2547	7,584.73	-	-	-	-	2,111.34	5,473.39
2548	6,387.50	-	-	-	-	-	6,387.50
2549	6,190.77	-	-	-	-	-	6,190.77
2550	7,698.48	-	-	-	-	-	7,698.48
2551	5,579.05	-	-	-	-	-	5,579.05
2552	9,155.41	-	-	-	-	-	9,155.41
2553	6,860.01	-	-	-	-	-	6,860.01
2554	15,376.56	15,135.31	-	-	-	-	30,511.87
รวม	75,828.99	15,135.31	304.82	3,776.83	4,143.33	4,882.84	77,856.48

✓14

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 43 ว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุน สำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก ผลต่างของรายได้ - รายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็น หลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่ง ตั้งแต่ปี 2527-2540 กองทุนสงเคราะห์ ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมาถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาล และในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวม งบการเงินของกองทุนสงเคราะห์เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุน ของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวนเงิน 77,856.48 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นของ กองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 34,687.74 ล้านบาท ซึ่งได้รวมผลขาดทุนสะสมก่อนปี 2541 จำนวน 1,178.48 ล้านบาทไว้แล้ว

ในปี 2554 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่าย ปี 2554 จำนวน 4,882.84 ล้านบาท

5.12 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินค้ำรับจากรัฐบาล	11,265.50	11,265.50	7,622.43
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	612.46	612.46	599.94
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	2.16	2.16	2.16
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	1.05	1.05	1.15
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	52.81	52.81	79.95
เงินจ่ายอื่น	22.46	22.46	44.17
รวม	11,956.44	11,956.44	8,349.80

5.13 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม	หน่วย : ล้านบาท	
		งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เจ้าหนี้การค้า	661.11	661.02	725.26
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	771.80	769.67	240.28
ภาษีค้างจ่าย	127.63	127.48	117.83
รวม	1,560.54	1,558.17	1,083.37

5.14 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

5.14.1 เงินกู้ระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ

	งบการเงินรวม	หน่วย : ล้านบาท	
		งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินกู้ต่างประเทศ	2,582.21	2,582.21	2,584.19
เงินกู้ภายในประเทศ			
- พันธบัตร	67,223.36	67,223.36	67,223.36
- ธนาคารออมสิน	17,461.28	17,461.28	10,003.28
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	1,000.00	1,000.00	1,000.00
- ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)	-	-	573.00
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1,604.62	1,604.62	2,766.62
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	6,634.56	6,634.56	7,478.00
รวมเงินกู้ยืมที่การรถไฟฯ รับภาระ	96,506.03	96,506.03	91,628.45
หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี			
เงินกู้ต่างประเทศ	260.09	260.09	237.40
เงินกู้ภายในประเทศ			
- พันธบัตร	6,987.28	6,987.28	4,000.00
- ธนาคารออมสิน	1,573.00	1,573.00	-
- ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)	-	-	573.00
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1,604.62	1,604.62	1,162.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	3,053.56	3,053.56	5,478.00
รวมเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี	13,478.55	13,478.55	11,450.40
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ	83,027.48	83,027.48	80,178.05

✓.18

5.14.2 เงินกู้ระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินกู้ต่างประเทศ	1,781.15	1,781.15	1,792.40
เงินกู้ภายในประเทศ			
- พันธบัตร	1,000.00	1,000.00	1,700.00
- ธนาคารออมสิน	1,539.40	1,539.40	-
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	822.50	822.50	623.78
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	3,940.17	3,940.17	200.00
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	1,670.86	1,670.86	1,766.91
รวมเงินกู้ยืมที่การรถไฟฟ้ารับภาระ	10,754.08	10,754.08	6,083.09
หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี			
เงินกู้ต่างประเทศ	222.80	222.80	199.28
เงินกู้ภายในประเทศ			
- พันธบัตร	-	-	700.00
- ธนาคารออมสิน	130.00	130.00	-
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	822.50	822.50	623.78
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	2,478.27	2,478.27	-
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	170.86	170.86	266.91
รวมเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี	3,824.43	3,824.43	1,789.97
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ	6,929.65	6,929.65	4,293.12
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว	89,957.13	89,957.13	84,471.17

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

5.15 เจ้าหนักรองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินสดที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และวันที่ 30 กันยายน 2553 จำนวน 295.76 ล้านบาท และ 187.35 ล้านบาท ตามลำดับ

5.16 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

5.16.1 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	<u>2554</u>	<u>2554</u>	<u>2553</u>
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	5.87	5.87	6.01
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ			
- พันธบัตร	385.86	385.86	365.13
- ธนาคารออมสิน	72.39	72.39	23.97
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	7.83	7.83	9.29
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	24.59	24.59	18.60
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ	496.54	496.54	423.00

5.16.2 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	<u>2554</u>	<u>2554</u>	<u>2553</u>
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	4.36	4.36	4.37
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ			
- พันธบัตร	155.47	155.47	162.68
- ธนาคารออมสิน	77.03	77.03	39.50
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1.62	1.62	0.86
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	39.61	39.61	8.37
- ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)	-	-	2.23
- ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	13.19	13.19	5.17
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	7.27	7.27	3.83
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	298.55	298.55	227.01
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ค้างชำระ	795.09	795.09	650.01

✓

5.17 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)			
รับล่วงหน้า	1,177.50	1,177.50	1,177.50
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	249.70	249.70	215.04
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	77.87	77.87	94.05
หนี้สินค้างจ่ายอื่นๆ	46.15	46.15	44.82
รายได้รับล่วงหน้าอื่นๆ	3.69	3.69	2.58
รวม	1,554.91	1,554.91	1,533.99

เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายให้ชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ – ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

5.18 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	15.66	15.66	21.15
เงินประกันตัวพนักงาน	2.67	2.67	2.83
รวม	18.33	18.33	23.98

5.19 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินมัดจำ	381.71	381.71	336.64
เงินประกัน	122.02	122.02	186.19
รวม	503.73	503.73	522.83

5.20 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาค ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ยอดยกมา	8,182.99	8,182.99	8,597.48
บวก เพิ่มจากการประเมินราคาอาคารและอุปกรณ์	749.44	749.44	50.99
	8,932.43	8,932.43	8,648.47
หัก รับรู้เป็นรายได้	396.29	396.29	465.48
ยอดยกไป	8,536.14	8,536.14	8,182.99

5.21 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ยอดยกมา	11,510.84	11,510.84	10,383.26
บวก เพิ่มจากการรับเงินจากรัฐบาล	6,397.45	6,397.45	3,325.32
	17,908.29	17,908.29	13,708.58
หัก รับรู้เป็นรายได้	1,109.13	1,109.13	2,197.74
ยอดยกไป	16,799.16	16,799.16	11,510.84

การรถไฟฯ ได้บันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ตามมาตรฐานการบัญชี เรื่องการบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก

5.22 ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ภาระบำเหน็จ	8,629.01	8,629.01	8,159.05
ภาระบำนาญตกทอด	5,930.24	5,930.24	5,633.34
รวม	14,559.25	14,559.25	13,792.39

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 รฟท. ได้บันทึกรับรู้ภาระผูกพันบำเหน็จและบำนาญตกทอดเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน จำนวน 766.86 ล้านบาท ✓

5.23 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,491.61	1,491.61	746.80
ภาระจ่ายยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	351.53	351.53	337.02
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	1.40	1.40	1.49
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก			
- ส่วนราชการ	55.40	55.40	61.04
- เอกชน	10.54	10.54	7.87
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้			
รอใช้งาน/รอการขาย	559.80	559.80	545.88
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาฯ	29.12	29.12	20.48
ค่าจ้างที่ปรึกษาการจ่าย	41.53	41.53	-
อื่นๆ	7.70	7.70	7.61
รวม	2,548.63	2,548.63	1,728.19

5.24 เงินทุน

ในงวดปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปรับปรุงการบันทึกบัญชีเงินอุดหนุนจากรัฐบาล เพื่อจ่ายชำระเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระและเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อใช้จ่ายในโครงการต่าง ๆ จากเดิมบันทึกเป็นทุน เปลี่ยนเป็นบันทึกรับรู้เป็นรายได้อย่างเป็นระบบตลอดระยะเวลาที่ต้องรับรู้ต้นทุนที่เงินอุดหนุนนั้นจ่ายให้เป็น การชดเชย เพื่อให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยปรับปรุงย้อนตั้งแต่ปี 2548

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	2554	2554	2553
เงินทุน - รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36
- รับจากงบประมาณ โดยมีเงื่อนไขจะชำระคืนเมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28	306.28
- เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	5,044.63	5,044.63	5,044.63
รวม	44,280.27	44,280.27	44,280.27

5.25 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
รายได้การโดยสาร	3,932.83	3,932.83	3,997.37
รายได้การสินค้า	2,019.59	2,019.59	2,119.36
ค่าเช่ารถเลี้ยว	17.83	17.83	25.67
รวม	5,970.25	5,970.25	6,142.40

5.26 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้ามหานคร	23.53	23.53	2.77
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้ามหานคร	371.86	371.86	18.10
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	0.99	0.99	-
รวม	396.38	396.38	20.87

5.27 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	962.72	962.72	895.63
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	309.51	309.51	219.87
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณที่ดินการรถไฟฯ	41.68	41.68	50.05
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	78.17	78.17	90.46
รายได้ค่าเช่าอาคาร	158.83	158.83	135.15
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	60.94	60.94	81.04
ค่าเช่าโรงแรม	5.76	5.76	5.54
รวม	1,617.61	1,617.61	1,477.74

✓

5.28 รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
รายได้ค่าใช้สิทธิขนส่งสาธารณะและติดตั้งป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	17.83	17.71	23.20
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	10.73	10.73	10.39
รายได้ค่าบริการพยาบาลโรงพยาบาลบุรีรัตน์ไยการ	3.83	3.83	4.56
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	23.46	23.46	17.47
รายได้ตลาดชั้นเดีย และ กม.11	2.40	2.40	2.17
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	56.24	56.24	68.63
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	11.00	11.00	1.84
รวม	125.49	125.37	128.26

5.29 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	19.71	19.71	40.40
เงินอุดหนุนงานซ่อมบำรุงทาง	87.61	87.61	185.31
เงินอุดหนุนเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	905.38	905.38	2,197.74
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	544.43	544.43	915.44
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,667.42	1,667.42	1,576.91
รวม	3,224.55	3,224.55	4,915.80

✓/ณ

5.29.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึก สมาชิกคุรุสภา ภิกษุสามเณร ฯลฯ

- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน

- ตัวพิเศษลดราคา ทั้งเที่ยวเดียวและไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬาและนักเรียน

5.29.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐบาล พ.ศ. 2554

5.29.3 เงินอุดหนุนอื่นๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน

5.30 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 -	2554	2553
	30 ก.ย. 54		
ขายรางเหล็กเก่า	6.45	6.45	6.67
ขายไม้หมอนเก่า	1.97	1.97	1.12
รวม	8.42	8.42	7.79

5.31 รายได้อื่นๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 -	2554	2553
	30 ก.ย. 54		
รายได้ค่าปรับ	354.50	354.50	14.44
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	83.59	83.59	58.63
รายได้ขายแบบประกวตรา	20.04	19.64	14.45
รายได้خذใช้ค่าเสียหาย	18.24	18.24	20.99
รายได้ดอกเบี้ย	11.71	11.54	10.14
รายได้ค่าจอดรถและทำความสะอาด	38.42	38.42	42.65
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	54.73	54.72	16.24
รายได้ค่าตอบแทนต่างๆ	6.63	6.26	7.99
รวม	587.86	586.91	185.53

✓12

5.32 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	1,023.66	1,023.66	1,023.16
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่นๆ	951.06	951.06	814.68
รวม	1,974.72	1,974.72	1,837.84

5.33 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	1,258.47	1,258.47	1,244.64
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	1,608.30	1,608.30	1,465.28
รวม	2,866.77	2,866.77	2,709.92

5.34 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	3,122.08	3,122.08	3,060.70
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	1,026.30	1,026.30	986.54
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,604.53	2,604.53	2,542.24
รวม	6,752.91	6,752.91	6,589.48

✓

5.35 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	30.14	2.75	2.71
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่น ๆ	651.04	650.38	219.20
รวม	681.18	653.13	221.91

5.36 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	496.82	496.82	482.55
ค่าวัสดุ บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่น ๆ	293.69	293.69	207.92
รวม	790.51	790.51	690.47

5.37 ค่าใช้จ่ายการะบำนะนึ่งและบำนานญตททต ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
การะบำนะนึ่ง	469.96	469.96	(61.89)
การะบำนานญตททต	296.90	296.90	353.56
รวม	766.86	766.86	291.67

✓.12

5.38 รายได้และค่าใช้จ่ายสำนักงานตำรวจรถไฟ

	หน่วย : บาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
รายได้			
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่ายให้กับตำรวจรถไฟ	285,130,400.00	285,130,400.00	256,561,300.00
รวมรายได้	285,130,400.00	285,130,400.00	256,561,300.00
ค่าใช้จ่าย			
เงินเดือนค่าจ้าง	212,520,179.89	212,520,179.89	203,941,427.20
เงินพิเศษสุร	3,230,294.33	3,230,294.33	878,650.14
เงินชดเชยให้ออกจากงาน	-	-	60,868.41
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	28,129,997.99	28,129,997.99	28,853,013.24
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	24,287,819.93	24,287,819.93	21,373,133.70
ค่าเครื่องแบบ	2,000.00	2,000.00	-
ค่าเล่าเรียน	2,458,096.50	2,458,096.50	2,500,773.50
ค่ารักษาพยาบาล	2,477,597.63	2,477,597.63	2,457,225.07
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	41,820.00	41,820.00	42,270.00
ค่าตอบแทนพิเศษ	-	-	1,250.00
เงินยืมชีพภาคใต้	88,630.00	88,630.00	99,979.99
เงินสงเคราะห์บุตร	-	-	6,000.00
เงินช่วยเหลือการศึกษาบุตร	-	-	20,016.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	1,958,699.30	1,958,699.30	1,882,370.41
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	250,820.52	250,820.52	292,079.74
ค่าน้ำมันรถยนต์	3,696,566.41	3,696,566.41	3,103,331.15
ค่าซ่อมของใช้	25,550.00	25,550.00	32,575.05
ค่าสืบลูก	240,000.00	240,000.00	245,700.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	43,260.00	43,260.00	37,840.00
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	1,158,005.16	1,158,005.16	1,330,194.24
ค่าจ้างเหมา	38,467.29	38,467.29	18,724.10

	หน่วย : บาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	542,094.37	542,094.37	883,970.60
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	89,059.03	89,059.03	163,569.50
ค่าของใช้อื่น	219,096.68	219,096.68	124,648.36
รวมค่าใช้จ่าย	281,498,055.03	281,498,055.03	268,349,610.40
รายได้เงินงบประมาณรับตำรวจรถไฟสูง(ค่า)กว่าค่าใช้จ่าย	3,632,344.97	3,632,344.97	(11,788,310.40)

คณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงบประมาณ (ส.ง.ป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ ส.ง.ป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายต่ำกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 3.63 ล้านบาท

5.39 ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน	7.04	7.04	(71.56)
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น	429.23	429.23	(113.46)
สาธารณรัฐฝรั่งเศส	1.84	1.84	(23.18)
รวม	438.11	438.11	(208.20)

✓.14

5.40 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
พันธบัตรการรถไฟ	1,239.55	1,239.55	1,345.75
ธนาคารออมสิน	155.29	155.29	84.59
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	16.31	16.31	0.86
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	123.65	123.65	37.24
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	35.65	35.65	9.25
ธนาคารนครหลวง จำกัด (มหาชน)	1.89	1.89	6.39
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	21.70	21.70	19.36
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	73.38	73.38	73.48
รวม	1,667.42	1,667.42	1,576.92

5.41 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุน จากในประเทศ	540.67	540.67	459.70
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุน จากต่างประเทศ	61.44	61.44	64.50
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	1,762.99	1,762.99	1,673.77
รวม	2,365.10	2,365.10	2,197.97

5.42 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน
	23 ก.พ. 54 – 30 ก.ย. 54	2554	2553
ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ	12,389.37	12,389.37	4,391.43
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์	2,987.19	2,987.19	2,468.58
รวม	15,376.56	15,376.56	6,860.01

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 43 ว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ซึ่งในปีงบประมาณ 2554 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จำนวน 4,882.84 บาท

5.43 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัวในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท.จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รฟท.

ในงวดบัญชีนี้ รฟท.ได้รับรู้ดอกผลและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของกองทุนสงเคราะห์เป็นรายได้ค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนของ รฟท. และได้รวมสินทรัพย์ หนี้สินและเงินกองทุนไว้ในงบดุลของ รฟท. ซึ่งทำให้สินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และวันที่ 30 กันยายน 2553 เพิ่มขึ้น 0.08 ล้านบาท และ 0.08 ล้านบาท ตามลำดับ หนี้สินและเงินกองทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และวันที่ 30 กันยายน 2553 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 เพิ่มขึ้น 2,987.19 ล้านบาท และ 2,468.59 ล้านบาท ตามลำดับ

เงินกองทุนมียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และวันที่ 30 กันยายน 2553 (34,210.02) ล้านบาทและ (31,222.83) ล้านบาท ตามลำดับ กองทุนได้บันทึกภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิ หากพนักงานทุกคนรับเป็นเงินบำเหน็จ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และวันที่ 30 กันยายน 2553 เป็นเงิน 8,629.01 ล้านบาท และ 8,159.05 ล้านบาท ตามลำดับ และรับรู้ภาระที่จะต้องจ่ายให้อดีตผู้ปฏิบัติงานที่รับเงินสงเคราะห์รายเดือน จากกองทุนหากถึงแก่กรรม จำนวน 30 เดือน และเงินบำเหน็จพิเศษ 1 เดือน เป็นภาระบำนาญตกทอด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และวันที่ 30 กันยายน 2553 เป็นเงิน 5,930.24 ล้านบาท และ 5,633.34 ล้านบาท ตามลำดับ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.22 และมีการผูกพันที่จะต้องจ่ายบำนาญรายเดือน ในงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และวันที่ 30 กันยายน 2553 จำนวน 10,621 ราย และ 10,940 ราย เป็นเงินเฉลี่ยประมาณเดือนละ 217.21 ล้านบาท และ 208.95 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามข้อ 16 และข้อ 17 แห่งข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และข้อ 16 ที่แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ให้ผู้ที่บรรจบหลังจากวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ได้รับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ) เท่านั้น

5.44 สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และภาระผูกพัน

5.44.1 สินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

รฟท. ได้ทำสัญญาร่วมลงทุนจัดตั้งโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามเส้นทางรถไฟกับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) “(ทีโอที)” และบริษัทเอกชนที่ร่วมลงทุน มีกำหนดระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2534 และได้มีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง รฟท. กับ ทีโอที ในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น โดยตั้งแต่เดือนเมษายน 2535 - มีนาคม 2541 และตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 - มีนาคม 2550 รฟท. บันทึกได้รับ ส่วนแบ่งรายได้ ในอัตราร้อยละ 100 และร้อยละ 50 ตามลำดับของเงินส่วนแบ่งรายได้ตามข้อตกลง ทั้งนี้เงินส่วนแบ่ง ตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 ถึง วันสิ้นสุดสัญญาอยู่ระหว่างการเจรจา

5.44.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

รฟท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง จำนวน 14,306.85 ล้านบาท ปัจจุบันคดียังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท			
	คดีอยู่ระหว่าง	ราย	
	การพิจารณา		
คดีแรงงาน	ศาลอุทธรณ์แผนกแรงงาน	1	0.28
	ศาลฎีกาแผนกแรงงาน	8	152.03
คดีชดเชยค่าเสียหาย ผิดสัญญาและอุบัติเหตุ	ศาลอุทธรณ์	30	363.37
	ศาลฎีกา	21	1,402.42
ข้อพิพาท (คณะอนุญาโตตุลาการ)	ศาลปกครองกลาง	1	12,388.75
	รวมทั้งสิ้น	61	14,306.85

ข้อพิพาท (คณะอนุญาโตตุลาการ) คืออยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง เป็นกรณีที่ รฟท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณี การบอกเลิกสัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2553 และบริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ ฟ้องบังคับ รฟท. ให้ชดใช้ค่าเสียหาย ต่อมาคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2551 ตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 ให้ รฟท. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นจำนวนเงิน 12,388.75 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (ยกเว้นเงินประกันสัญญา จำนวน 500.00 ล้านบาท ไม่คิดดอกเบี้ย) ซึ่ง รฟท. ได้เสนอข้อพิพาทฟ้องบังคับบริษัทฯ ให้ชดใช้ค่าเสียหายเช่นกัน และคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาด เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2551 ตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 ให้ยกคำเสนอข้อพิพาท โดย รฟท. ไม่เห็นด้วยและให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้ง 2 คดี และยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขคำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขคำที่ 107/2552 โดยรวมเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขคำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทำคำให้การเพิ่มเติมของบริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ถูกฟ้องคดี ตามที่ได้รับคำสั่งศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2553 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษา เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2557 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่สามารถยื่นอุทธรณ์คดีต่อศาลปกครองสูงสุด

5.45 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบดุล

โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ – รังสิต – ดลิ่งชัน ครม. มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต – บางซื่อ – ดลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงการที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ – รังสิต ระยะทาง 26 กม. วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

2. ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละ สิ่งกีดขวางและระบบสาธารณูปโภค 1,758 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา 7 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 214 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 11,154 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ครม.มีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ – รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธางานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าร้อยละ) และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ครม.มีมติดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ในวงเงิน 59,888 ล้านบาท เป็นเงิน 65,148 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดกรอบวงเงิน ดังนี้

1.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. เป็นเงิน 62,745 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่างานโยธา 44,779 ล้านบาท งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล 13,372 ล้านบาท งานรื้อย้าย 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา 2,244 ล้านบาท งานเผื่อเหลือเผื่อขาด 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าเครื่องกล 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 84 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 157 ล้านบาท

2. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

2.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 6,560 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า 6,131 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 429 ล้านบาท

2.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 3,840 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า 3,589 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 251 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมี บริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.1/รฟท./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟท./2550 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 วงเงิน 6.15 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 งวด ครบกำหนดตามสัญญาวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ต่อมาได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาอีก 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ครบกำหนดวันที่ 22 มิถุนายน 2551 และ ครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟท./2552 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2552 วงเงิน 213 ล้านบาท ส่วนที่ 1 ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 35 ครบแล้วเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2555 จำนวน 206.61 ล้านบาท และเบิกจ่ายค่างานส่วนที่ 2 ช่วงประกันความชำรุดบกพร่อง ระยะเวลาดำเนินการ 8 งวด เบิกจ่ายงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 4 เป็นเงิน 3.19 ล้านบาท เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 รวมเป็นเงินที่เบิกจ่ายทั้งสิ้น 209.80 ล้านบาท

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้าย ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 ปรับแบบก่อสร้างทางเพื่อหลบแนวท่อก๊าซ ปตท. วงเงิน 5.62 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบ

งานส่วนที่ 1 งานควบคุมงานก่อสร้าง มีบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาว่าจ้าง ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2552 ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2552 ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2555 และบันทึกข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36 – 37 เป็นเงิน 6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษา ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบกรรมการให้ความช่วยเหลือเนื่องจากเหตุอุทกภัย ซึ่งกิจการร่วมค้า ยูนิค-ซุนโว ได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 188 วัน จากสิ้นสุดวันที่ 19 มกราคม 2555 เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ 25 กรกฎาคม 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง โดยมีกิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซุนโวคอนสตรัคชัน แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2551 สัญญาเริ่มต้น วันที่ 15 มกราคม 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 มกราคม 2555 วงเงิน 9,087.39 ล้านบาท และเงินที่ได้รับจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวาง จำนวนเงิน 26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,114 ล้านบาท ปัจจุบัน รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1 – 41 เพียงวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น 9,098.85 ล้านบาท คงเหลือเงิน 15.15 ล้านบาท

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานียางขวาง โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนต์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟฟ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา 17.85 ล้านบาท ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาดูตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 กันยายน 2551 วงเงิน 7.32 ล้านบาท ระยะเวลา ดำเนินการ 60 วัน สัญญาเริ่มต้น วันที่ 21 ตุลาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 19 ธันวาคม 2551 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าร้อยละ 15 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ปัจจุบันได้เบิกจ่ายจากเงินงบประมาณครบแล้วเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนต์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท รฟท.ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1 - 19 เป็นเงิน 21.10 ล้านบาท

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกุส ห่อวโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วก./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 4.99 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าร้อยละ 10 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ปัจจุบันได้จ่ายเงินแล้วเป็นเงิน 2.99 ล้านบาท เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555 ✓

2.4 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ โดยมี 1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เซ้าท์อีสต์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินเด็กซ์อินเทอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแทนส์ จำกัด และ 6. บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.03/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินทั้งสิ้น 747.50 ล้านบาท เป็นเงินเยน 211.05 ล้านเยน ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 ปัจจุบันจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-28 เพียงวันที่ 23 ธันวาคม 2558 เป็นเงิน 439.68 ล้านบาท 128.43 ล้านเยน

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญา 1 และสัญญา 2 โดยมี 1. บริษัท ทิม คอนซัลตัง เอ็นจิเนียริง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด 2. บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด 3. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด 4. บริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด 5. บริษัท นอร์ธฟ เอ็นจิเนียริง จำกัด 6. Tonichi Engineering Consultants, Inc และ 7. Transurb Technirail/S.A เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้าง เลขที่ กส.05/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาททั้งสิ้น 1,168.43 ล้านบาท เป็นเงินเยน 676.76 ล้านเยน ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 ปัจจุบันจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-29 เพียงวันที่ 21 ธันวาคม 2558 เป็นเงิน 611.48 ล้านบาท และ 179.73 ล้านเยน

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมี กิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.01/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น 2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ปัจจุบันจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-30 เพียงวันที่ 29 มกราคม 2559 เป็นเงิน 13,317.20 ล้านบาท

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมี บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น 2,032.17 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง 1,899.22 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 132.95 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ปัจจุบันจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-30 เพียงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 เป็นเงิน 9,882.46 ล้านบาท

2.8 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสะพานกลับ 2 แห่ง (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.11/สบ/2558 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 วงเงิน 6.02 ล้านบาท รฟท. ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1 - 4 เป็นเงิน 4.28 ล้านบาท เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2559

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบดุล (เบื้องต้น)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

2560

สินทรัพย์	
สินทรัพย์หมุนเวียน	
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,761,099,117.64
ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ	1,379,175,909.76
ลูกหนี้อื่น	21,699,136.06
เงินยืมตรง	66,592,364.57
พัสดुकงเหลือ	3,694,477,478.74
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	732,258,602.81
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,655,302,609.58
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	
เงินลงทุน	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	184,075,084,617.68
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	22,696,997.06
เงินย่ำล่วงหน้า	1,818,086,072.40
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	159,488,580,526.18
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	49,783,274,167.72
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	395,327,722,381.04
รวมสินทรัพย์	402,983,024,990.62

หมายเหตุ

ตัวเลขในงบการเงินทั้งหมดนี้เป็นเพียงตัวเลขเบื้องต้นที่ยังมิได้สอบทาน และตรวจสอบจาก สดง. แต่อย่างใด

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบดุล (เบื้องต้น)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

	2560
หนี้สินและส่วนของทุน	
หนี้สินหมุนเวียน	
เงินกู้เบิกเกินบัญชี	
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	16,657,635,747.47
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	39,666,494,971.25
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	59,252,086.67
คอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	1,036,665,088.16
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,149,750,979.61
รวมหนี้สินหมุนเวียน	59,569,798,873.16
หนี้สินไม่หมุนเวียน	
เงินกู้ยืมระยะยาว	134,345,015,317.17
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	21,995,966.06
เงินประกันและเงินมัดจำ	888,484,945.57
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	6,423,090,942.23
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	135,464,805,081.66
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	15,924,476,755.60
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5,596,254,355.70
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	298,664,123,363.99
รวมหนี้สิน	358,233,922,237.15
ส่วนของทุน	
เงินทุน	44,280,265,382.02
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว	468,837,371.45
รวมส่วนของทุน	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของทุน	402,983,024,990.62

ตัวเลขในงบการเงินทั้งหมดนี้เป็นเพียงตัวเลขเบื้องต้นที่ยังมิได้สอบทาน และตรวจสอบจาก สตง. แต่อย่างใด

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุน (เบื้องต้น)
ณ วันที่ 30-กันยายน 2560

	2560
รายได้	
รายได้จากการขนส่ง	5,801,404,559.93
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	685,784,048.73
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	2,770,754,263.60
รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาค	1,955,507,413.24
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี	499,819,178.93
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	90,387,445.28
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5,404,664,469.91
รายได้อื่นๆ	259,927,319.03
กำไรจากการขายสินทรัพย์	2,546,203.59
เงินทดแทนค่าที่ดิน	
รวมรายได้	17,470,794,902.24
ค่าใช้จ่าย	
การบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	3,468,507,215.74
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	3,727,875,976.22
การเดินรถขนส่ง	7,432,730,349.90
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	1,067,087,778.81
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟสายสีแดง	13,369,199.39
การบริหาร	931,024,439.32
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	4,194,414,008.17
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	247,672,645.58
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูง(ต่ำ)กว่างบประมาณที่รับ	32,834,458.23
ค่าเสื่อมราคา	5,547,529,174.25
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	786,881,137.98
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	7,551,333.84
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ	1,612,063.87
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	4,663,036,515.08
รวมค่าใช้จ่าย	32,122,126,296.38
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน	(14,651,331,394.14)
ต้นทุนทางการเงิน	3,247,853,607.62
ขาดทุนสำหรับปี	(17,899,185,001.76)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	17,899,185,001.76
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-



การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand

จัดทำโดย
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
www.railway.co.th www.facebook.com/pr.railway
Call Center : 1690

